ANONIMOWY KOLARZ

PRAWDZIWE ŻYCIE W ZAWODOWYM PELETONIE

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

ANONIMOWY KOLARZ

ANONIMOWY KOLARZ

PRAWDZIWE ŻYCIE W ZAWODOWYM PELETONIE

TŁUMACZENIE: BARTOSZ SAŁBUT

KRAKÓW 2021

WPROWADZENIE

Wiem, że ta książka sprowokuje całe mnóstwo domysłów. Doskonale rozumiem, że próby zidentyfikowania, kim jestem, będą jednym z elementów tej przygody. Jako czytelnik też chciałbym wiedzieć, kto się za czymś takim kryje. Pragnę jednak podkreślić, że nie ukrywam tożsamości dla zabawy. Zdecydowałem się na to, ponieważ w moim świecie kolarzy się ogląda, a nie słucha. Na najwyższym poziomie ścigam się w różnych zespołach już od mniej więcej dziesięciu lat. Każdy, kto spędził w zawodowym peletonie choć chwilę, doskonale wie, że publicznie swoje zdanie wypowiada tam tylko ten, kto nie jest zbytnio przywiązany do kontraktu. Nawet zupełnie luźna skarga dotycząca owijki kierownicy może narobić kolarzowi kłopotów w zespole, bo przez takie słowa ekipa będzie miała problemy ze sponsorem. Gdy zaczynałem, zdarzało się, że team na nowo tapicerował siodełko jakiemuś znanemu zawodnikowi, bo temu ostatniemu nie odpowiadał bieżący model sponsora. W ten sposób wszyscy byli zadowoleni. Stosowano metodę rebrandowania opon, jeśli kolarze uważali, że ich oficjalne opony nie były najlepsze. Jestem zresztą przekonany, że robi się tak i dzisiaj. Kolarstwo istnieje wyłącznie dzięki reklamie i promocji produktów, więc zawodnik nie ma prawa wyrażać szczerej opinii na temat sprzętu. Znam chłopaków, którzy nie dojechali na trening z powodu wadliwego napędu w rowerze, a także zawodników, którzy spędzili niezliczone godziny przemoczeni i przemarznięci, bo ich sponsor odzieżowy nie potrafił wyprodukować porządnej kurtki. Oczywiście im samym nie wolno o tym mówić. To, co mówią peletonowi pomocnicy,

kontroluje się równie uważnie – jeśli nie bardziej – jak ich program treningowy i żywieniowy.

Dlaczego napisałem tę książkę anonimowo? Ponieważ chcę pokazać, jak wygląda kolarstwo od kuchni, a jednocześnie muszę myśleć o karierze i rodzinie. Wszystkie aspekty naszego publicznego życia podlegają tak ścisłej kontroli, że nie mamy możliwości szczerze wypowiedzieć się w wywiadzie prasowym, nie mówiąc już o całej książce. Wszystko, co robimy, musi być zgodne z wytycznymi ustalanymi przez zespół. Czasami można sobie narobić kłopotów tylko dlatego, że na prywatną przejażdżkę ze znajomymi pożyczyło się nieodpowiedni kask, a zdjęcia trafiły do mediów społecznościowych.

Do tego dochodzą ludzie. Organizatorzy wyścigów, agenci, inni kolarze, szefowie zespołów. Mogę to ująć też inaczej: moi współpracownicy, znajomi, pracodawcy. To nie ma nic wspólnego ze znaną z dawnych lat omertą, chodzi o zwykły przejaw zdrowego rozsądku. Nie mógłbym pojechać na obóz treningowy ze świadomością, że moi partnerzy zespołowi wiedzą, że napiszę o wszystkim, co zrobią lub powiedzą. Gdyby mój menedżer wiedział, że publicznie wytknę mu słabości jego taktyki, miałby pełne prawo nie przedłużać ze mną kontraktu. Nie wierzysz mi? Proponuję, żebyś zaczął pisać szczery blog o funkcjonowaniu własnego biura i podpisał go imieniem i nazwiskiem. Podważ sposób prowadzenia firmy, w której pracujesz, koniecznie wyzwij szefa od debili i daj znać, jak się to wszystko skończyło.

Ogólnie rzecz biorąc, świat jest mały, a świat kolarski wręcz malutki. Wszyscy tam wszystko wiedzą, nikt niczego nie zapomina. Gdy siadałem do pisania tej książki, nie chciałem nikogo urazić ani wyrównywać żadnych rachunków, ale nie zamierzałem też narazić się na ekskomunikę. Prawda w oczy kole. Nawet jeśli przyjąć, że przedstawiam tu wyłącznie własne

zdanie, trudno byłoby mi szczerze pisać o różnych sprawach, gdybym wiedział, że na okładce znajdzie się moje nazwisko. Już jako nastolatek zadecydowałem, że kolarstwo będzie całym moim życiem, i pomimo wszystkich jego wad nadal je kocham. Ono było dla mnie bardzo dobre, więc ja usiłuję być dobry dla niego. Nie piszę tej książki po to, żeby sobie pomarudzić ani po to, żeby komuś dołożyć. Chciałbym jedynie pokazać, jak naprawdę wygląda życie zawodowego kolarza, jak wygląda peleton od środka. Ten sport ma wiele wspaniałych aspektów, ale jest w nim też sporo problemów, a ja chciałbym rozpocząć dyskusję na ten temat. Czytałem książki krytyków tej dyscypliny, czytałem książki jej ślepych wyznawców i miłośników. Zawsze miałem poczucie, że nie zaliczam się do żadnej z tych kategorii. Uważam, że jeśli się coś naprawdę kocha, należy starać się widzieć to takim, jakim naprawdę jest. Wiem, że kolarstwo potrafi być wspaniałe i brudne, ale najczęściej nie jest ani takie, ani takie. Najczęściej sprowadza się do wielu godzin pedałowania, z którego ostatecznie niezbyt wiele wynika. To złudny i czasami głupi sport, ale także wciągający i ekscytujący. Co jednak najważniejsze – to wielka frajda. W tej książce chciałbym to wszystko ukazać.

POCZĄTKI

Jako mały chłopiec obejrzałem Tour de France i złapałem bakcyla. Potem śledziłem już wszystko: wielkie toury, klasyki, mistrzostwa świata. Wiecznie mi było mało. Tata posiadał całą kolekcję książek poświęconych kolarstwu, miał też komiksy o tej tematyce, które mnie wciągnęły, bo nie brakowało w nich szalonych postaci i historii. Ten sport bardzo mnie zaintrygował. Pierwszy rower dostałem w wieku 11 lat i wtedy zacząłem jeździć z tatą na wycieczki. Już wówczas pokonywaliśmy duże odcinki, 100 kilometrów nie robiło na mnie wrażenia.

Mniej więcej w owym czasie zapisałem się do klubu, ale wtedy panowała tam jak dla mnie zbyt duża dyscyplina. Po prostu kochałem jeździć, dlatego przez kilka lat robiłem to na własną rękę, do klubu wróciłem dopiero w wieku 15 czy 16 lat. Grałem też w piłkę i próbowałem różnych innych rzeczy, kolarstwo nie było jedyną dyscypliną, którą się interesowałem. Poza tym nie pochodziłem z rodziny o jakichś wielkich tradycjach związanych z wyczynowym kolarstwem. Owszem, jeździliśmy dużo, ale dla przyjemności.

Dla nastolatka piłka nożna jest łatwiejsza, bo spotkania rozgrywa się blisko domu i można na nie jeździć samemu. Co pewien czas zdarzał mi się jakiś ważniejszy mecz nieco dalej, ale to i tak było mniej skomplikowane niż kolarstwo, w którym co tydzień trzeba odbyć kilkugodzinną podróż samochodem, by wystartować w wyścigu. Gdy wreszcie zacząłem się ścigać, jeździłem na te imprezy z moim kolegą i jego rodzicami. Tata i mama zaczęli angażować się w moje ściganie później, gdy sprawa zrobiła się poważniejsza. Dla rodzica to naprawdę

spore wyzwanie, zwłaszcza gdy ma też inne dzieci. Nie przeszkadzało mi, że ze mną nie jeżdżą, bo wiedziałem, że w domu mają wiele innych spraw na głowie. Im bardziej jednak kolarstwo mnie wciągało, tym bardziej się nim interesowali. W końcu doszło do tego, że wszędzie woził mnie tata. Z pewnością nie było mu łatwo, ale chyba też to lubił. Mieliśmy poczucie, że robimy coś ważnego.

Pamiętam, że jako junior kupiłem sobie nową szosę. Podobnie jak wielu innych znanych mi zawodników obiecałem sobie, że to ostatni rower, który kupuję sam. Z rozmów z zawodowcami wywnioskowałem, że to coś w rodzaju paktu, który prędzej czy później wszyscy zawieramy sami ze sobą. Wmawiamy sobie, że dostaniemy się do jakiegoś zespołu i zaczniemy jeździć zawodowo, a wtedy wszystko dostaniemy za darmo. Absolutnie nie byłem gotowy na to, co kryła dla mnie przyszłość, ale też nie zamierzałem się poddawać.

Trening nie jest taki zły. Jeśli kochasz sport, który uprawiasz, i nie brakuje ci motywacji, związane z tym wymagania nie są znowu aż tak trudne. Sąsiedzi widzą, jak wyjeżdżasz w ulewnym deszczu albo wsiadasz na rower górski w śniegu, i sądzą, że masz nierówno pod sufitem. Cóż, taka praca. Nie zawsze to lubię, ale wolę to niż siedzieć w biurze. Czasem pogoda jest do niczego, niekiedy jestem zmęczony, ale i tak kocham jeździć. Nigdy nie poczułem wstrętu do roweru. Nie sądzę, by znalazł się ktoś, kto dostaje za coś pieniądze i twierdzi, że chciałby to robić zawsze i wszędzie. Cóż, mnie płacą właśnie za to. W moim odczuciu zawodowe kolarstwo to najlepszy sposób, by zbliżyć się do życia, w którym ktoś płaci mi za dobrą zabawę.

Nie istnieje jeden „słuszny” sposób trenowania. Wkurza mnie, gdy ludzie wypowiadają się o treningu w jakiś dogmatyczny sposób. Każdy musi znaleźć rozwiązania, które

okażą się dla niego najskuteczniejsze. Jestem natomiast przekonany, że zdecydowanie warto uwzględnić coś, co będzie nam sprawiać przyjemność. Mam kilku zespołowych kolegów, którzy w trakcie treningów nigdy nie zatrzymywali się na kawę, ale gdy pojeździli trochę ze mną, weszło im to w nawyk. Te dziesięć czy 15 minut przerwy nie oznacza, że jestem leniwy – po prostu lubię espresso.

Jeden z zawodników mojego byłego zespołu przed wyścigiem nigdy nie uprawiał seksu. Gdy pierwszy raz o tym od niego usłyszałem, uznałem, że to żarty. Przecież to jakiś staromodny nonsens, w końcu kolarz to nie Robert de Niro we *Wściekłym Byku*. Starsi zawodnicy powiedzieli mu w końcu, że to nie ma żadnego znaczenia, a on odrzekł: „Super! Moja dziewczyna bardzo się ucieszy. Cholernie się na mnie za to wkurzała". Wszyscy się śmialiśmy, dopytując: „A ty co? Nie lubisz?". „Pewnie, że lubię, ale potem jestem zmęczony", odparł. Bez przesady. Jeśli przed każdym ważnym wyścigiem ktoś sobie wmawia, że nie może uprawiać seksu, to nie ma szans ani na długą karierę, ani na udane życie rodzinne. Ten koleś ma tak samo z jedzeniem, uważa na nie aż do szaleństwa. Ja jeżdżę od wielu lat i kocham to, co robię, ale nie ma mowy, żebym czuł to samo co teraz, gdybym od 15 lat odmawiał sobie różnych życiowych przyjemności.

Mogę podać też przykłady dokładnie odwrotne. Miałem kiedyś zespołowego kolegę, który uwielbiał lody i jadł je na okrągło. Kłóci się to kompletnie z przyzwyczajeniami większości kolarzy, no bo to przecież kupa kalorii, a tymczasem w dniu przerwy podczas wielkiego touru ten gość pochłaniał dwa duże lody, a nazajutrz stawał na podium etapu. Mała przyjemność może mieć olbrzymi wpływ na naszą fizjologię. Niektórzy i tak powiedzą, że to nieprofesjonalne, ale jak można nazywać jego zachowanie nieprofesjonalnym, skoro facet

walczył o zwycięstwa w najtrudniejszych wyścigach świata? Uwielbiam napić się piwa, co w niektórych zespołach jest oficjalnie niewskazane, wiem jednak, że kiedy nie mogę sprawić sobie odrobiny radości, będę potem w kiepskim nastroju i negatywnie odbije się to na moim treningu. Co oczywiste, trzeba znać umiar. Zawodowy kolarz nie może obalić dużej zgrzewki piwa i wypalić paczki fajek, a potem oczekiwać, że będzie w znakomitej formie na wyścig. Jeśli jednak ktoś robi po 150–200 kilometrów każdego dnia, to zjedzona od czasu do czasu porcja lodów czy wypity drink naprawdę mu nie zaszkodzą.

Doskwierać natomiast potrafią nieustanne wyjazdy. Na to nie można się wcześniej przygotować. Problem ten nie dotyczy wyłącznie kolarstwa. Każdy, kto dużo podróżuje służbowo, bez wahania przyzna, że to nic fajnego. Jakaś wycieczka od czasu do czasu to czysta przyjemność, ale gdy omijają cię z tego powodu ważne wydarzenia, takie jak urodziny czy śluby, robi się to mocno uciążliwe. Cała twoja rodzina i przyjaciele gdzieś razem świętują i dobrze się bawią, a ty tkwisz w jakimś podrzędnym hotelu i usiłujesz jakoś zabić czas między kolejnymi treningami.

Gdy kilka lat temu byłem z rodziną na wakacjach, przyglądałem się bliskim i myślałem, że chciałbym móc spędzać w ten sposób czas już do końca życia. Starałem się nie zaprzątać sobie głowy tym, że niedługo ich zostawię, ale wiedziałem, że będę musiał to zrobić. To naprawdę przykre uczucie. Latem jestem w domu łącznie pewnie przez jakieś dwa tygodnie, co chwila wyjeżdżam na jakieś obozy treningowe albo wyścigi. Gdy pojawiają się dzieci, wszystko zmienia się tak szybko – a ja nie mam możliwości tego obserwować. Nie mogę nikomu w niczym pomóc, to bardzo męczące. Co gorsza, kiedy już wpadałem do domu, byłem zmęczony i marudny, do tego

wiecznie chodziłem głodny, bo usiłowałem pilnować wagi. Moja żona niesamowicie mnie wspiera i doskonale rozumie niezbędne wyrzeczenia, by uprawiać kolarstwo, ale to nie zmienia faktu, że moje towarzystwo nie należy zapewne do najprzyjemniejszych. Ta świadomość mocno mnie przygnębia, bardzo kocham swych bliskich.

Tamto lato było dla mnie wyjątkowo trudne. Zadzwoniłem nawet do mojego agenta i powiedziałem mu, że chcę z tym skończyć. To go oczywiście zaskoczyło i starał się mnie uspokoić, ale rozumiał, przez co przechodzę. Nawet w najlepszych momentach życie kolarza nie jest łatwe, a gdy ten jest akurat nieszczęśliwy, nie ma szans, żeby dobrze jeździł. Podjęliśmy wspólny wysiłek opracowania planu, dzięki któremu miałem odzyskać dobre samopoczucie i jednocześnie spełniać oczekiwania formułowane przez zespół. Okazało się, że był to punkt zwrotny w mojej karierze. Mój agent wiedział, że kiedy już coś postanowię, to się nie ugnę. To typowa mentalność kolarza. Jesteśmy uparci i kiedy podejmiemy już jakąś decyzję, to się jej trzymamy. Tak naprawdę nie mamy innego wyboru, w przeciwnym razie w pierwszym wyścigu rozjechałby nas peleton. Widać to u mnie zdecydowanie także w życiu pozasportowym. Dom, gdzie mieszka moja rodzina, był pierwszym, który na poważnie pokazał nam pośrednik. Oglądaliśmy różne nieruchomości w internecie i w folderkach, ale pojechaliśmy obejrzeć ten, spodobał się nam, więc go kupiliśmy. W mojej pracy wątpliwości nie są wskazane.

Mój agent i ja w końcu opracowaliśmy dobre rozwiązanie. Miałem znaleźć zespół, w którym panuje odpowiadająca mi atmosfera i w którym mógłbym sensowniej zarządzać liczbą dni spędzanych na wyjazdach, ale nadal być gotowy do udziału w największych imprezach. Od takiego zawodnika jak ja, czyli kolarza zbliżającego się do końca kariery sportowej, oczekuje

się wspierania lidera zespołu w największych wyścigach, a także mocnego atakowania w odpowiednich momentach, najczęściej w górach. Z całym szacunkiem dla mniejszych imprez, ale nikogo nie interesuje, czy jadę w Dubai Tour, czy w Presidential Cycling Tour of Turkey. Mój agent przygotował zatem następującą ofertę: oto zawodnik, który uwielbia ścigać się na rowerze, ma na koncie wyniki w pierwszej dziesiątce wielkich tourów, pokonuje na treningach niemałe dystanse, ale chciałby spędzać trochę czasu z dziećmi. Szefowie zespołów zapewne nie spotykali się z czymś takim na co dzień, ale przynajmniej było to szczere.

Pamiętam dyrektora jednego z teamów, który zachował się jak prawdziwy dupek. Rozumiem odpowiedź typu „tak" lub „nie", facet kieruje w końcu całym zespołem, jest zajęty, szanuję to. Takie rzeczy powinny być jednak załatwiane w profesjonalny sposób, tymczasem w kolarstwie za kulisami najczęściej chodzi o to, kto jest większym macho. Gość odpowiedział mojemu agentowi w następujący sposób: „Interesują mnie zawodnicy, którzy chcą się ścigać, a nie jeździć na wakacje". Dzisiaj wydaje mi się to zabawne, bo mam na koncie udział w wielkich triumfach, o jakich tamten zespół nie mógł nawet marzyć. To oczywiście nie jest jedyny powód naszej dobrej postawy, ale uważam, że wygrywamy między innymi dlatego, że w moim obecnym zespole nikt nie zachowuje się tak beznadziejnie jak tamten facet.

Wiedziałem wówczas, że chcę się dalej ścigać, ale miałem też świadomość, że potrzebuję do tego właściwego zespołu. Pieniądze były kwestią drugorzędną, bo wychodziłem z założenia, że jeśli będę szczęśliwy, moja kariera potrwa dłużej. Wmawiałem sobie, że nie obchodzi mnie, co pomyślą sobie inni, ale dzisiaj wydaje mi się, że chyba jednak trochę mnie to obchodziło. Dziwnie się czułem, mając nieco ponad 30

lat i słysząc od innych, że jestem skończony. W każdej innej pracy właśnie bym się rozkręcał, ale dyrektorzy teamów kolarskich po prostu mnie skreślali, traktowali jak zeszłoroczny śnieg. Gdy wróciłem potem do peletonu i dobrze mi szło, miałem sporo satysfakcji. Nie lubię chować do nikogo urazy, ale pewnie każdy na moim miejscu poczułby się choć troszkę usatysfakcjonowany faktem, że mógł coś udowodnić wszystkim wątpiącym w niego ludziom. Jeździłem w jakieś piękne miejsca, publikowałem w serwisie Strava trasy naprawdę imponujących treningów i myślałem sobie: „Widzicie? Potrafię”.

Tak naprawdę każdy mógł mi powiedzieć, że mam spieprzać, bo przecież nie jest tak, że zespoły biją się o zawodników oczekujących specjalnego traktowania. Odbyliśmy spotkania z kilkoma teamami, ale chyba brakowało tam zaufania, obie strony nie miały poczucia, że to byłby właściwy układ. Ludzie z mojego obecnego zespołu rozumieli jednak moje podejście i mi zaufali. Zgadzali się ze mną, że najlepiej dla wszystkich będzie wtedy, gdy będę jak najszczęśliwszy. Nie należę do tych, co się obijają albo wiecznie imprezują, więc uznali, że w odpowiednich warunkach będę potrafił sam zarządzać swoim programem treningowym. Co zabawne, kiedy znów poczułem się szczęśliwy, poczułem się jednocześnie lepszym kolarzem. Nie mam dzisiaj najmniejszych wątpliwości, że ten czas z dziećmi był mi potrzebny. Ojcostwo jest dla mnie ważniejsze niż kolarstwo. Odrobina swobody spowodowała również, że zapragnąłem odgrywać większą rolę w zespole. Mniej się ścigałem, ale powiedziałbym, że dawałem z siebie więcej. Sama jazda na rowerze nigdy nie była dla mnie problemem, ale po tak wielu latach w tym sporcie cała reszta mocno mi dokuczała. Najważniejsze były chudnięcie, podróże, treningi, czyli rozłąka z rodziną. Gdyby zespół nie dał mi trochę więcej swobody, z pewnością już dawno zakończyłbym karierę.

Tymczasem team pozwolił mi na częściową samodzielność i dzięki temu wróciłem głodny sukcesów.

Gdyby nie tamta zmiana, dzisiaj już bym się nie ścigał. Rozważałem wcześniejsze zakończenie kariery, choć wyłącznie z uwagi na nieustanne wyjazdy i stres. Nie chodziło o sam wysiłek. Sądzę, że kiedy skończę już z zawodowym peletonem, nadal będę dużo jeździł, będę starał się być szybki i wygrywać ze znajomymi. Obecnie przekroczyłem już wiek, w którym kiedyś rozważałem zakończenie kariery sportowej. Dzisiaj nie chcę robić w tej kwestii żadnych planów.

Nie chciałbym sugerować tu, że cieszę się jakimś specjalnym traktowaniem albo jestem leniwy. W najgorętszym okresie sezonu bywam w domu zaledwie po kilka dni w miesiącu, a gdy jedzie akurat jakiś wielki tour, to jeszcze rzadziej. Różnica polega na tym, że potem wracam na dłuższy czas do rodziny, kiedy akurat mogę. To niesamowite, jak ważne staje się spotkanie przy kolacji i kilka drinków, gdy od dawna nie widziało się przyjaciół. Jeśli chodzi o dzieci, to spędzany z nimi czas jest bezcenny. Dzieci dorastają szybko, a mnie dużo nie było w domu, ale odkąd poczułem się „tatusiem”, wreszcie jest między nami prawdziwa więź i możemy się razem bawić.

Gdy zaczynałem, to była jedna wielka przygoda. Wyobraź sobie, że masz 20 lat i ktoś ci mówi, że będzie ci płacił za spędzanie czasu z kumplami i podróżowanie po świecie. Brzmi niesamowicie. To oczywiście z czasem się zmienia, ale kiedy rusza Giro d’Italia albo Tour de France, ciągle jeszcze budzi się we mnie ten dzieciak. Gdy nadchodzą najlepsze imprezy, czuję się niczym junior. Ekscytuję się tym, którędy prowadzi trasa wyścigu, co będę jadł, co zobaczę. Cieszy mnie nawet myśl, że pospędzam czas z chłopakami i będziemy gadać o różnych bzdurach. Gdy wyjeżdżam z domu na obóz treningowy na Teneryfie czy gdzie indziej, jest mi smutno. Ale wielkie wyścigi?

Nadal je kocham. To rzadkie momenty, dlatego chcę się cieszyć każdą ich minutą. Potem doświadczam tego samego, gdy wracam do domu. Dzieci szybko rosną, więc chcę im w tym w jak największym stopniu towarzyszyć. Kiedy zespół ma szansę na zwycięstwo w ważnej imprezie, to wszystko od razu nabiera sensu, gdy natomiast sezon jest trudny i jedzie się w jakimś gównianym wyścigu, to sam siebie pytasz, po co w ogóle stanąłeś na starcie. Nawet wtedy jednak analizuję taktykę i cieszę się towarzystwem kolegów, bo akurat takie rzeczy ma się we krwi.

Gdy kolarz ma dom, trudniej mu z niego wyjechać, ale potem ma też na co czekać. Szkoda mi młodych chłopaków, którzy mieszkają sami w Lucce czy Gironie. Po treningu wracają do pustego mieszkania, gdzie stoi pusta lodówka. Dla nich obozy treningowe muszą stanowić wielką atrakcję. Zawodnicy, którym jest jednak w życiu dobrze, nie mają ochoty wyjeżdżać na treningi wysokościowe ani mieszkać w trzygwiazdkowych hotelach wypełnionych ludźmi z innych zespołów kolarskich. To zwykła nuda, a poza tym schodząc rano na śniadanie, ma się niemal pewność, że bufet został już wymieciony. Brzmi to jak żart? Cóż, jeśli hotelowa restauracja jest otwierana o siódmej rano, to przed drzwiami ustawia się już grupka kolarzy, bo my na co dzień umieramy z głodu. Gdy jestem akurat w domu, jem to, co lubię, i nie muszę ścigać się z żoną i dziećmi, kto zje pierwszy, zanim coś się skończy. Dlatego też gdy w styczniu, na samym początku sezonu, zastanawiam się nad kolejnym całym rokiem startów, po głowie krążą mi niewesołe myśli. Zawodowi kolarze łapią styczniową deprechę zapewne dokładnie tak samo jak wszyscy inni.

DAWNIEJ I TERAZ

Gdy zaczynałem, zawodnicy spędzali w domu znacznie więcej czasu niż dziś. Obecnie przed najważniejszymi imprezami wyjeżdża się na wielotygodniowe treningi wysokościowe. Zdarza się i tak, że między takim obozem treningowym a wyścigiem zawodnik może jechać do domu tylko na dwa dni. Po 2000 roku jeździłem w mniejszym zespole i nasz budżet nie pozwalał po prostu na tak długie zgrupowania, ale nie wydaje mi się, żeby nawet zawodnicy ze ścisłej czołówki wyjeżdżali aż tyle – gdy musieli przygotować się do dużego wyścigu, prawdopodobnie po prostu zwiększali dawkę EPO albo przetaczali jeden worek krwi więcej. To robiło różnicę, naprawdę!

Obecnie przez większość roku zawodnicy są albo na wyjeździe treningowym, albo na wyścigu. Kiedyś kolarze spędzali w domach znacznie więcej czasu, choć ścigali się więcej niż my dzisiaj. Teraz przygotowania do nowego sezonu ruszają już w grudniu, bo wtedy zaczyna się pierwszy obóz treningowy, a następny obóz odbywa się w styczniu. Gdy zaś zaczynałem karierę, zawodnicy mieli całą zimę wolną. Jeśli ktoś nie chciał trenować, nie musiał. Największe lenie mogły przyjechać na prezentację ekipy z nadwagą i całkowicie bez formy. Dzisiaj wszyscy musimy zamieszczać w internecie informacje o godzinach włożonych w trening, watach itd. Wystarczy, że odpuścimy sobie na dzień lub dwa, a kierownictwo zespołu od razu się o tym dowiaduje i z miejsca dzwoni z pytaniami, co się, u licha, dzieje.

Nie wiem dokładnie, jak do tego doszło, ale w zeszłym roku od kilku chłopaków słyszałem zabawną historię dotyczącą

młodego Belga Zico Waeytensa. Uważał, że Team Sunweb przygotował dla niego na sezon naprawdę zły program. Miał startować w mnóstwie małych wyścigów, na które nie miał ochoty jechać, więc – na złość swojej ekipie i nic nikomu nie mówiąc – zarezerwował sobie wspaniałą wycieczkę do Tanzanii. Zespół oczywiście od razu się o tym dowiedział, bo zawodnik przestał publikować dane w swoich logach. Nie było to najmądrzejsze posunięcie z jego strony, bo jego szefowie od razu wiedzieli, że chłopak coś kombinuje. Mogę sobie tylko wyobrażać, jak przebiegła rozmowa z dyrektorem teamu. Z końcem 2017 roku Waeytens odszedł z tamtej ekipy za porozumieniem stron, choć miał podpisany kontrakt na sezon 2018. Nie wiem, czy zmiana zespołu miała związek z jego nastawieniem, wiem natomiast, że jego nowy team – Vérandas Willems – bierze udział w cyklu Professional Continental, a to bardzo duża degradacja w stosunku do cyklu World Tour i takiej ekipy jak Sunweb. Nawet małe wyścigi zaliczane do World Tour są bardziej prestiżowe od większości imprez składających się na kalendarz Professional Continental.

Układ sił uległ zmianie. Kiedyś po prostu człowiek jeździł na rowerze i robił wszystko, czego we własnym mniemaniu potrzebował do osiągnięcia optymalnej formy. Dzisiaj zespoły wszystko monitorują i zawodnik ma zdecydowanie mniej swobody. Nie chcę sugerować, że jesteśmy szpiegowani, ale obecnie naprawdę łatwo sprawdzić, gdzie znajduje się dany kolarz – wystarczy spojrzeć na jego logi GPS w aplikacji Training Peaks, której wszyscy używamy do monitorowania treningów. Gdy dane dotyczące mocy się nie poprawiają albo kierownictwo dojdzie do wniosku, że ktoś ćwiczy zbyt lekko, szefostwo przygląda się trasom wytyczanym przez takiego zawodnika. A gdy ktoś zniknie na wakacjach w Afryce, z pewnością będzie musiał odpowiedzieć na kilka trudnych

pytań. Bardzo podobała mi się książka Thomasa Dekkera *The Descent*. Dobrze czytało mi się ją z wielu powodów, ale chyba najlepsze w niej są wspomnienia autora o tym, jak szalony był świat kolarstwa jeszcze dziesięć lat temu. Ja też lubię sprawiać sobie przyjemność, ale profesjonalni sportowcy nie powinni wieść życia płynącego pod znakiem tajnych spotkań, worków pełnych gotówki ani wypadków przy dużej prędkości. Owszem, Dekker to przypadek skrajny, ale pod wieloma względami można go uznać za symbol tamtej epoki w kolarstwie. Owszem, miał sporo wad i słabości, ale sam sport też ma wiele za uszami, ponieważ powinien lepiej zadbać o wrażliwych młodych chłopaków – dopilnować, żeby nikt nie sprowadził ich na złą drogę.

Dlaczego nie jestem skłonny do zbyt ostrej krytyki zawodników stosujących doping? Właśnie z tego powodu. To okropne, że ludzie przez tak wiele lat mogli dopuszczać się tak rażących nadużyć. Naprawdę mocno współczuję chłopakom, którzy mają teraz wrażenie, że ich uczciwe kariery były z góry skazane na niepowodzenie, ale domyślam się też, że pozostali nie rozpoczynali karier kolarskich, marząc o sterydach, erytropoetynie czy transfuzjach krwi. Ta zmiana nastąpiła w nich dopiero w momencie, kiedy trafili do brudnych zespołów i zetknęli się z oszukującymi kolegami. Znałem trochę Thomasa w czasach, gdy jeszcze jeździł, i podejrzewam, że byłby szalony bez względu na to, czym by się w życiu zajmował. Nie wyobrażam sobie jednak, że dzieciak jak on lata po całym świecie, imprezuje i spotyka się z lekarzami od dopingu, a nikt nie ma o tym pojęcia.

Nie wierzę, żeby kolarstwo – albo jakikolwiek inny sport – było dzisiaj w 100 procentach czyste, ale takie ekscesy jak wtedy nie są już po prostu możliwe, nie ma szans. Kiedyś oczekiwano od nas, że stawimy się na wyścig w odpowiedniej

formie i tyle. O wszystko inne troszczyliśmy się sami, nikt się nam do niczego nie wtrącał. Dzisiaj nie jesteśmy już tak niezależni, kolarstwo bardziej przypomina normalną pracę. Nie powiem, że kiedyś było łatwo, bo w zawodowym kolarstwie nic nie jest łatwe, ale obecnie odnoszę czasami wrażenie, że pracuję od dziewiątej rano do piątej po południu. Kiedyś byliśmy bardziej jak kowboje. Teraz jest też zdecydowanie więcej papierologii. Wydaje mi się, że przez to wszystko zawodnicy szybciej kończą kariery. Po części zapewne wynika to z nadmiaru pracy, a po części ze stresu. Nie wydaje mi się, żeby dało się dzisiaj jeździć na najwyższym światowym poziomie przez 10–12 lat. Obserwuję kolegów i widzę, jak nieustannie zamartwiają się kontraktami i przyszłością, zresztą widać to w całym peletonie, zwłaszcza wiosną. Gra toczy się o naprawdę wysoką stawkę. Kolarstwo podchodzi do kwestii treningu i wydajności organizmu zdecydowanie bardziej naukowo, a twarde dane są bezwzględne. Liczą się wyłącznie wyniki.

Gdy przechodziłem na zawodowstwo, układ sił przypominał piramidę. Najlepsi zawodnicy wszystko robili dobrze – przy czym wielu z nich jednocześnie wszystko robiło źle, przynajmniej w kwestii stosowania dopingu – a reszta peletonu po prostu dużo jeździła na rowerach, budowała formę i startowała w wyścigach. Dzisiaj wszyscy mamy mierniki mocy, trenerów, cele wynikowe, dietetyków. Nie mówię wyłącznie o wąskim gronie najlepszych. W moim pierwszym zawodowym zespole pracował gość, który zajmował się wszystkimi zawodnikami, przygotowywał krótki i prosty harmonogram treningów: „Róbcie to przez całą zimę, widzimy się w styczniu”. Teraz poziom podniósł się dla wszystkich, nawet dla pomocników. Waty, które obecnie wyciskam, wystarczyłyby niegdyś na ukończenie dowolnego wyścigu w pierwszej

dziesiątce. Teraz taką samą moc osiąga 30 czy 40 zawodników. Naprawdę łatwo można sobie pomyśleć: „Kurwa, jestem taki słaby?” i popaść w przygnębienie, ale zupełnie nie o to chodzi – po prostu wszyscy inni się podciągnęli.

Rosnący poziom profesjonalizmu jest wręcz fascynujący. Pewnych rzeczy z dawnych lat mi brakuje, jak choćby piwa z kolegami przed wyścigiem, ale dzisiaj poziom jest tak wysoki, że każdy pilnuje diety i dba o kondycję. Gdy czasem uda mi się wyjść z żoną na kolację, zamawiam rybę i może kieliszek białego wina, a ona pozwala sobie na burgera albo stek i piwo. Później kelner to wszystko przynosi i oczywiście myli, kto co zamówił. Musimy zabawnie wyglądać, gdy wymieniamy się talerzami i drinkami. Cóż, taka praca. Chętnie obżerałbym się frytkami i smażonym jedzeniem, ale płacą mi za to, żebym był szczupły i gotowy się ścigać. Wielu początkujących zawodników ma z tym niemałe trudności. Usiłują zachowywać się jak normalni ludzie, a gdy narzekają, że po zakończonym etapie dostają do zjedzenia wielką michę makaronu bez niczego, to niech nie liczą na moje współczucie, bo właśnie za to nam się płaci.

Kolejną zdecydowaną zmianą jest to, że obecnie w peletonie prawie nikt nie pije. Kiedyś życie zawodowego kolarza było naprawdę odjechane, a dzisiaj żyjemy niczym mnisi. Zespoły też weszły na zupełnie nowy poziom. Dzisiaj każdy zawodnik jest traktowany wprost znakomicie, dostaje dietetyka, trenerów układających mu indywidualny program i analizujących jego dane. Jeszcze nie tak dawno temu na takie warunki mógł liczyć tylko Lance Armstrong. Do niedawna nikt nie słyszał o próbach w tunelu aerodynamicznym, no chyba że mowa o wielkich mistrzach w jeździe na czas, takich jak Bradley Wiggins czy Tony Martin. Dzisiaj w tunelu ćwiczy każdy. Nawet amatorzy rozmawiają o wynikach testu VO2max – istne szaleństwo.

Gdyby tak przedstawić możliwości członków zawodowego peletonu w formie piramidy, to kiedyś była ona niezwykle smukła i wysoka, najlepszych od najsłabszych dzieliła przepaść. Dzisiaj jej podstawa jest znacznie szersza. Najlepsi nadal wspinają się na szczyt, ale wszyscy inni jeżdżą na zbliżonym poziomie. Zawodnicy wspierający liderów ekip mają obecnie znacznie trudniej. Jeszcze dziesięć lat temu musieli harować przez pierwszych 150 kilometrów, a kiedy wywiązali się już z tego zadania, nikogo nie interesowało, czy wieczorem poszli na piwo albo zjedli coś niezdrowego. Dzisiaj nic z tego – albo przez cały sezon będą dawać z siebie 100 procent, albo zostaną w tyle.

Jako jeden z pierwszych kolarzy miałem do dyspozycji miernik mocy, kupiłem go sobie z własnej kieszeni. Nawet gdy za oknem szalała burza śnieżna, wsiadałem na rower górski i jeździłem przez kilka godzin. Na tym polegał mój atut – byłem gotów postarać się bardziej niż inni. Dzisiaj jednak przewaga w postaci poważnego podejścia do treningu nie jest już tak duża jak kiedyś, ponieważ wszyscy pilnują wagi i ćwiczą przez cały rok. Wszystkie ekipy wydają duże pieniądze na obozy i treningi, żeby zawodnicy mogli wypracować razem optymalną formę. Dla najzamożniejszych teamów, takich jak BMC czy Sky, nie jest to znowu nie wiadomo jaka inwestycja, ale dla pozostałych ekip z peletonu stanowi istotny składnik budżetu. Nie dotyczy to już tylko najlepszych, jak to było kiedyś. Pamiętam, jak jednej zimy pojechałem na Teneryfę, bo chciałem jak najlepiej przygotować się do walki w Giro d'Italia – za wszystko zapłaciłem sam. Kiedy jadę tam teraz, parking pod hotelem wygląda jak w dniu wyścigu, pełno tam samochodów zespołowych i ciężarówek serwisowych. Wyjeżdżam na trening i spotykam na trasie Vincenzo Nibalego, jak razem z kolegami z teamu Bahrain-Merida przygotowuje się do Giro albo Tour de France. Zespół

średniej wielkości, jak choćby Cannondale czy LottoNL-Jumbo, może wysłać na obóz na przykład tylko pięciu albo sześciu kolarzy, ale nadal mówimy tu o dużych kwotach, rzędu 20 tysięcy euro za grupę na dwa tygodnie. W kwietniu hotele są w pełni porezerwowane, a szefowie teamów planują obozy treningowe z rocznym wyprzedzeniem. Organizują nawet obozy w trakcie trwania Tour de France dla tych zawodników, którzy nie trafili do składu na wyścig. Pamiętam, że jeszcze nie tak dawno temu, gdy ktoś nie jechał na Tour de France, rezerwował sobie wakacje w basenie Morza Śródziemnego i potem wznawiał sezon kilkudniowym intensywnym treningiem w górach gdzieś w pobliżu domu. To olbrzymia zmiana, która zaszła w trakcie niecałej ostatniej dekady.

Największe zespoły zabierają własnych kucharzy na wszystkie obozy treningowe i wyścigi, niektóre mają nawet własne mobilne kuchnie. Nawet najmniejsze ekipy zatrudniają kogoś, kto zajmuje się żywieniem i dietetyką. Kiedyś jadło się taki makaron, jaki podawano akurat w nędznej hotelowej restauracji, a w domu chłopaki chrupały chipsy i popijały je piwem. Wystarczy spojrzeć, jak chudzi są dzisiaj kolarze. Dawniej należałem do najszczuplejszych osób w peletonie, a teraz wyglądam tak samo jak wszyscy. Nie można nawet zjeść przekąski, żeby ktoś się nie przyczepił. Jakiś czas temu doszło do wielkiej kłótni między mną a zespołem, bo czasem podczas wyścigu wolę zjeść baton czekoladowy zamiast żelu energetycznego. Zespołowy dietetyk nie chciał wyrazić zgody na wydawanie pieniędzy ekipy na śmieciowe jedzenie, a ja – dorosły facet – krzyczałem niczym dziecko: „Po prostu dajcie mi cholernego snickersa!”.

Obecnie to pod wieloma względami inny sport. Wystarczy spojrzeć na sprinterów: w ich przypadku wszystko projektuje się z myślą o tych ostatnich kilku sekundach przed metą.

Specjalne ramy, kaski, stroje. Niesamowite. Zawsze byłem przeciwny takim udoskonaleniom, bo widziałem w nich coś w rodzaju nieczystej sztuczki. Mnie odpowiada raczej podejście romantyczne, oldschoolowe, jestem zbyt cool, by zakładać aerodynamiczny kask. W końcu jednak zacząłem to robić, no bo nie można po prostu ignorować dających przewagę zdobyczy techniki. Pierwszym zapamiętanym przeze mnie kolarzem, który założył to wszystko na normalny etap szosowy, był David Zabriskie. Pamiętam, że w moim odczuciu wyglądało to śmiesznie. Podobnie jak wielu innych chłopaków śmiałem się z niego i miałem go za wariata. Teraz jednak okazuje się, że znajdował się po prostu o krok przed nami.

Dzisiaj zupełnie inaczej się także trenuje. Obecnie dni wyścigowe są ograniczone do mniej więcej 80 rocznie, ale gdy byłem młodszy, było ich po 110, a nawet 120, bo startowałem w wielu małych wyścigach i kryteriach. Współcześnie sezon dzieli się raczej na bloki: bloki treningowe i bloki wyścigowe. Wtedy jeździło się od wyścigu do wyścigu. Gdy akurat byłem w domu, nie trenowałem zbyt ciężko, w zasadzie podtrzymywałem kondycję i dawałem mięśniom się zregenerować, jeździłem dosłownie po dwie godziny dziennie. Liczba dni wyścigowych została ograniczona, ale doszły wszystkie te obozy treningowe i treningi wysokościowe, co sumuje się w więcej dni poza domem. Ktoś, kto ma zamiar powalczyć o triumf w klasyfikacji generalnej, na dwa tygodnie przed interesującym go wyścigiem pojedzie na trening wysokościowy. Dla mnie osobiście to trudne, bo nie zostawałem zawodowym kolarzem po to, żeby trenować. Chciałem się ścigać.

Czasami się zastanawiam, ile dni w roku upływa mi „w robocie”. Mam tu na myśli podróże, treningi i wyścigi. Jestem przekonany, że wyjdzie tego więcej niż na normalnym

etacie. Konieczność przemieszczania się oznacza, że nawet gdy nie trenuję, to i tak nie ma mnie w domu i siedzę w jakimś hotelu. W trakcie sezonu co dwa tygodnie biorę jeden dzień wolnego. To jedyny dzień, w którym w ogóle nie wsiadam na rower. Oczywiście nie jest to dzień całkiem wolny. Muszę odpisać na e-maile z zespołu, pojechać na przymiarkę nowego roweru albo stawić się u masażysty lub kręgarza. Gdy przebywamy akurat w domu, nikt nie trzyma pod własnym dachem zawodowego mechanika, a przecież trzeba zadbać o rower. Pewnie normalny człowiek nazwałby to jednak dniem pracy. Uwielbiam sytuacje, w których odpisuję na e-mail sponsora lub partnera biznesowego w sobotę wieczorem, a w niedzielę rano w mojej skrzynce ląduje odpowiedź. To się nazywa porządny pracownik, moje życie wygląda tak samo. Nie rozumiem automatycznych odpowiedzi w rodzaju: „przebywam poza biurem”, po prostu nie jestem tego typu człowiekiem. Część ludzi, z którymi robię interesy, pracuje tylko przez cztery dni w tygodniu. Pewnie dla nich to coś fajnego, ale ja nie umiem sobie tego wyobrazić. Mam świadomość, że po części wynika to z mojej mentalności, ale też w kolarstwie inaczej się nie da. Zawodowi kolarze wiecznie coś kombinują. Sensownie zarabiać możemy przez kilka krótkich lat, a poza tym nasze wynagrodzenia nie osiągają takich poziomów jak to się dzieje choćby w przypadku piłkarzy czy tenisistów. W związku z tym musimy dorabiać na boku. Przeglądałem ostatnio listę zarobków sportowców z PGA Tour i stwierdziłem, że wszyscy z pierwszej setki przekroczyli w tym roku próg miliona dolarów. W kolarstwie takie pieniądze są zarezerwowane dla liderów wielu zespołów, a tymczasem nie brakuje golfistów, którzy nigdy nie wygrali nawet jednego turnieju w ramach PGA Tour, a i tak są multimilionerami. U nas nie ma takich luksusów, więc co bystrzejsi kolesie w peletonie

albo coś studiują, albo w wolnym czasie zakładają firmy, żeby mieli się z czego utrzymać, gdy zakończą kariery.

Kiedyś funkcjonowały lokalne grupy treningowe, sześciu czy siedmiu zawodników z różnych zespołów, którzy mieszkali w pobliżu. Takie towarzystwo ułatwiało utrzymanie formy między sezonami, bo wzajemnie na siebie naciskaliśmy, no i mieliśmy z tego trochę frajdy. Bardzo podobał mi się ten towarzyski aspekt treningów, wyjeżdżaliśmy na kilkugodzinny trening i zatrzymywaliśmy się na kawę albo na lunch. Dzisiaj tak się już nie da – wszyscy mają indywidualne programy treningowe. W Gironie funkcjonuje duża grupa zawodników, którzy trenują razem, ale tak naprawdę jadą wspólnie tylko przez pierwszą godzinę, a potem się rozjeżdżają i każdy skupia się na własnych celach. Aspekt towarzyski to już przeszłość. Młodsi zawodnicy w ogóle nie ufają tego rodzaju treningowi, wolą jeździć solo i wykonać dokładnie to, co na komputerze rozpisał im trener. Owszem, dane są ważne, nie wydaje mi się jednak, żeby na treningu ze znajomymi coś się traciło, oczywiście o ile wszyscy podchodzą do sprawy poważnie. Osobiście wolę pościgać się z kumplem na szczyt góry niż jechać samemu, realizować program i przez cały czas wgapiać się w mały ekranik. W gronie moich znajomych „interwały” to niemal przekleństwo. Po prostu szybko jeździmy, to nasz program treningowy. Może nie jest to najbardziej empiryczne podejście, ale przynajmniej jest ciekawiej. Ostatecznie tylko w ten sposób można osiągnąć i utrzymać jak najlepszą formę. Jeśli jazda na rowerze nie sprawia komuś przyjemności, nie ma mowy o długiej karierze.

Pierwsza zasada kolarstwa głosi, że cierpienie jest konieczne, a tego nikt za mnie nie zrobi. Żaden komputer ani ułożony przez trenera program nie sprawią, że będzie bolało mniej. Można odnieść wrażenie, że wielu zawodników zaczyna

obecnie od ostatnich pięciu procent, czyli od osobistego trenera, interwałów, celów wynikowych wyrażonych w watach. Na tej podstawie nie da się jednak wygrywać wyścigów, jeśli nie zadba się o pierwsze 95 procent – a z tym trzeba już uporać się samodzielnie. Gdy jestem w domu, mam siłownię, trenażer, czasami korzystam z aplikacji Zwift, a na treningu ktoś jedzie ze mną na skuterze. W czasie mojej kariery zespoły poczyniły olbrzymie postępy, ale koniec końców jestem zawodowym sportowcem i to moim obowiązkiem jest o siebie zadbać. Mój trener zwykł mawiać: „Kolarstwo to sport trudny i nudny". Kto chce być dobry, ten musi codziennie spędzać na rowerze po pięć–sześć godzin. Potem do domu, lunch, jakaś drzemka, na spacer, kolacja i spać. I tak dzień po dniu.

Komuś, kto się w to nie bawi, może to być trudno pojąć. Nie zdarza nam się robić godzinnych przerw na kawę, nie zdarza nam się opuszczać dni treningowych, bo pogoda jest słaba. Zawodowy kolarz przez miesiąc przejeżdża tyle, ile amator przez rok. Bardzo mi się podoba, że w ostatnich latach kolarstwo otworzyło się na nowych ludzi i nowe technologie, ale irytuje mnie, gdy osoby, które nie rozumieją tego sportu, komentują nasze działania albo błędnie posługują się dostępnymi danymi, żeby tylko dowieść swojej racji. Zdarza się, że ktoś zerknie na informacje dotyczące mocy ze środka płaskiego etapu w Tour de France i już biegnie na Twittera informować świat, że on też by tak mógł. W porządku, na środku etapu pewnie utrzymałby się w peletonie przez godzinę lub dwie, ale na ostatnich kilometrach nie dałby rady, bo tam tempo robi się szalone. Co więcej, my jeździmy tak przez trzy tygodnie. Wiem, że niektórzy nie chcą źle, ale gdy widuję takie rzeczy w mediach społecznościowych, czasem mam poczucie, że to mnie obraża. Poświęciłem temu całe życie i nie podoba mi

się, gdy ktoś zgrywa się na zawodowca tylko po to, by dobrze wypaść na Instagramie.

Stara gwardia znalazła sposób na równoważenie monotonii i ciężkiej pracy za pomocą towarzystwa i śmiechu – to był motor napędowy dla zawodników. Usiłuję to tłumaczyć moim młodszym kolegom, ale trudno im to pojąć. W ogólnym rozrachunku ciągle jestem młodym facetem, ale pewnie w oczach niektórych dzieciaków zaczynających przygodę z kolarstwem wyglądam na emeryta.

Kiedyś obserwowałem bardziej doświadczonych kolegów z zespołu i starałem się ich naśladować. Tak uczyłem się, jak być zawodowym kolarzem. Kiedy dołączyłem do mojego pierwszego dużego teamu, od razu zwróciłem uwagę na wiele ciekawych drobiazgów. Zauważyłem na przykład, że nasi najlepsi zawodnicy – grupa Hiszpanów – nigdy nie chodzili schodami. Wsiadali do windy nawet wtedy, gdy do pokonania było jedno piętro. W ogóle nie jadali deserów, co najwyżej jakiś owoc albo odrobinę jogurtu. W moim poprzednim zespole po kolacji sięgało się po trochę słodyczy, a jednym z naszych sponsorów był producent piwa, więc nie stroniliśmy od tego trunku, nagle jednak znalazłem się wśród ludzi zwracających uwagę na najmniejsze nawet detale. Pierwszy sezon w tej ekipie był dla mnie trudny, bo dostawałem minimalne wynagrodzenie, więc gdy na Tour of Qatar zakwaterowali nas w jednym z najbardziej eleganckich hoteli, wykorzystałem okazję i jadłem wszystko, co wystawili w tamtejszym bufecie ze słodyczami. Potem przekonałem się, o ile szybsi byli ci hiszpańscy kolarze na podjazdach, i zrozumiałem, o co w tym chodzi. Wykazywali się pokorą i podchodzili do swojej pracy bardzo poważnie, trenowali, odpoczywali, dobrze się odżywiali. To absolutna podstawa udanej kariery, bez tego nie pomogłyby im nawet przyjmowane później farmaceutyki.

Z tego właśnie powodu nie lubię, gdy czyści zawodnicy winę za wszystkie swoje trudności zrzucają na doping. Owszem, w tamtych czasach doping z pewnością odegrał niebagatelną rolę, ale jako młodziak rozpoczynający przygodę z kolarstwem na własne oczy widziałem duże różnice w podejściu poszczególnych zawodników do uprawiania tego sportu. Wielu z nas tak naprawdę leciało sobie w kulki, piło i paliło między sezonami, w ogóle o siebie nie dbało. Przy odpowiednio dużym talencie można było sobie na to pozwolić i jakoś tam trzymać się w peletonie, ale najlepsi zawsze najciężej pracowali. Być może przy okazji coś brali, nie wiem, ale na podjazdach zostawiali mnie w tyle przynajmniej po części dlatego, że dbali o siebie bardziej niż ja. Była to dla mnie oczywistość, a na dodatek coś, co mogłem zmienić. Już na dość wczesnym etapie kariery stwierdziłem, że w kwestii dopingu nie zamierzam przekraczać granicy, ale mogłem zmniejszyć dystans dzielący mnie od czołówki, ciężej trenując i dobrze się odżywiając.

Taki Thomas Dekker na przykład miał wielki talent. Był bardziej utalentowany ode mnie, na dopalaczach czy bez nich. Do tego jego organizm wyjątkowo dobrze reagował też na substancje dopingujące. Prochy brał nawet rekreacyjnie. Pamiętam, jak opowiadał nam kiedyś o jakiejś imprezie, podczas której całymi dniami był na haju po ecstasy. Nie zmienia to faktu, że ostro trenował, i to już jako dzieciak. Jako junior pokonywał na treningach dystanse rzędu 180 kilometrów, choć wyścigi liczyły po 120 kilometrów. To samo można powiedzieć o innych znanych zawodnikach, którzy mieli problemy z władzami kolarstwa, a nawet zostali zdyskwalifikowani. Nie można po prostu stwierdzać, że sukcesy zawdzięczają wyłącznie dopingowi, nie można skreślać ich osiągnięć z powodu szemranej przeszłości. Można brać doping na kilogramy, ale bez olbrzymiego talentu i jeszcze większej

ilości ciężkiej pracy nie da się wygrać wyścigów, w których triumfowali tamci zawodnicy.

W mediach społecznościowych naprawdę łatwo jest spekulować na temat tych zawodników albo wszystko kwestionować, wystarczy jednak porozmawiać z większością kolarzy z peletonu, by przekonać się, że ci ludzie nadal cieszą się sporym szacunkiem, nawet wśród największych przeciwników dopingu, ponieważ bardzo ciężko pracowali. Doping bez wątpienia miał wpływ na moją karierę i gdy patrzę dziś na moje wyniki, czasami zastanawiam się, ile byłbym w stanie osiągnąć w czystszym peletonie, takim jak ten dzisiejszy. Jednocześnie mam świadomość, że tamci zawodnicy po prostu siedzieli sobie na kanapie i przyjmowali niedozwolone substancje, a potem ruszali na podbój świata. Valverde to przedstawiciel starej szkoły, jeździ do dzisiaj. Nie robi żadnych interwałów ani niczego takiego, po prostu wyrabia długie godziny na siodełku. W trakcie roku, kiedy nie jeździł z powodu dyskwalifikacji, pokonał na rowerze jakieś 40 tysięcy kilometrów. Co rano można go było spotkać w punkcie zbiórki na pewnym rondzie pod Murcją, gdzie czekał na swoich ludzi. Valverde zawsze trenuje w dużej grupie przyjaciół, z którymi lubi jeździć i może się pośmiać.

Jednego roku trenowaliśmy w górach Sierra Nevada w Andaluzji, jego zespół też tam wtedy był. Właśnie przygotowywaliśmy się do wyjazdu, była dziewiąta rano; pojawiła się grupa zawodników, którzy chcieli z nim trochę pojeździć. Do Murcji mieliśmy dwie godziny samochodem. Co prawda należeliśmy do innych zespołów, ale w takiej sytuacji fajnie jest się trzymać w dużej grupie. Valverde został naszym liderem. Plan zakładał, że przez dwie godziny pojedziemy razem, zatrzymamy się na kawę, a dalej już każdy jedzie na maksa. Część chłopaków z mojej ekipy trochę się wściekała, bo

założyli, że przez tych wszystkich amatorów czeka ich lekka przejażdżka. Muszę szczerze przyznać, że po przystanku na kawę zaczęło się istne szaleństwo. Ci kolesie jechali, jakby mieli skrzydła, wyprowadzali atak za atakiem. Chyba nigdy wcześniej nie jechałem tak mocno na żadnym treningu.

Kilka dni później znów się na niego natknęliśmy. Po jakimś czasie grupka hiszpańskich zawodowców, którzy jechali z nami, zaczęła go podpuszczać: „Co jest, mistrzu? No dalej, popracuj trochę z przodu". Valverde odparł, że nie ma zamiaru, bo oszczędza siły na mocny podjazd, ale dalej się z niego naigrawali. „No weź, możesz trochę popracować i nadal wykręcić dobry czas, przecież jesteś mistrzem". No to Valverde narzucił mocne tempo, a im bardziej zbliżaliśmy się do podjazdu, tym mocniej je podkręcał. Gadał ze wszystkimi, odebrał kilka telefonów, a gdy dojeżdżaliśmy do szczytu, spojrzał na komputer któregoś z zawodników, podejrzał jego tętno, po czym zaczął się śmiać: „Już jesteś na 170? Myślałem, że chcieliście, żebym popracował". Na jakiś kilometr przed szczytem wszyscy błagaliśmy go, żeby zwolnił, ale tylko się śmiał i powtarzał, że sami jesteśmy sobie winni, bo to my daliśmy go na czoło. Ostatecznie oddzieliłem się od tej grupy, bo za wierzchołkiem czekał na mnie mój trener. Gdy zobaczył nas wyjeżdżających sprintem z zakrętu, zaczął wrzeszczeć, że mam zwolnić. Wieczorem w hotelu dowiedzieliśmy się, dlaczego Valverde z taką ochotą dał się podpuścić i pojechał na maksa – następnego dnia miał zaplanowany odpoczynek! Na myśl o takich sytuacjach nie umiem się nie uśmiechać. Valverde żyje po to, żeby jeździć, właśnie za to kocha go tak wielu fanów i innych zawodników. Gdy obserwowałem go na mistrzostwach świata w Insbrucku, z mojej twarzy też nie schodził uśmiech. Szosowe mistrzostwo świata zawsze było tym jednym tytułem, który wiecznie mu się wymykał, a przecież wszędzie indziej

odnosił niewyobrażalne sukcesy. Przez lata dwukrotnie był drugi i czterokrotnie trzeci, a to już samo w sobie jest niezłym wyczynem. Teraz miał już 38 lat i większość z nas zakładała, że złoto jest już poza jego zasięgiem. Tymczasem na końcowych kilometrach dał pokaz godny prawdziwego mistrza. Na ostatnim podjeździe pedałował spokojnie i pewnie, Romain Bardet i Michael Woods natomiast wyglądali tak, jakby się go bali. Był najlepszym sprinterem w tej trójce, więc nie zamierzali za niego pracować. Konieczność jechania z przodu przez cały czas z pewnością wybiłaby z rytmu słabszego zawodnika, ale Valverde nie spanikował nawet wtedy, gdy do ich prowadzącej grupy zaczął się zbliżać Tom Dumoulin. Gdy przeciął linię mety, wyglądał za to na odrobinę wstrząśniętego. Moim zdaniem wspaniale zareagował na ten sukces. Wiem, że wielu fanów nie cieszyło się razem z nim, bo kiedyś sformułowano wobec niego podejrzenia o stosowanie dopingu. Moim zdaniem nic nie jest czarne albo białe. W zawodowym sporcie nie brakuje ludzi z mroczną przeszłością, ale skoro ktoś odbył nałożoną na niego karę, musimy wierzyć, że zmienił się zarówno zawodnik, jak i jego otoczenie. W przeciwnym razie jaki to wszystko miałoby sens? Czy wierzę, że kolarze pokroju Valverde mogą odsłużyć dyskwalifikację, a potem wrócić do rywalizacji i wygrywać na normalnych zasadach? Nie wiem, ale chcę wierzyć, że przynajmniej część znanych mi zawodników, którzy na pewno stosowali doping, zmieniała się potem naprawdę. Oczywiście nigdy nie będziemy mieli pewności. Powiem za to coś, co moim zdaniem jest ważne: uważam, że jedni zawodnicy są bardziej utalentowani od innych i nie można o tym zapominać. Valverde dużo się ściga, uwielbia trenować, bardzo dba o kondycję i wiecznie jeździ na dużych wysokościach. To wszystko ma duże znaczenie. Po dyskwalifikacji wygrał najtrudniejszy etap Tour Down Under z tamtego roku, a był to pierwszy jego start od

powrotu do peletonu. Potem wygrywał etapy podczas wyścigu Paryż–Nicea oraz w Tour de France, zajął drugie miejsce w Vuelta a España, a następnie sięgnął po brąz na mistrzostwach świata w Limburgu. Na tym oczywiście nie poprzestał. Na koncie ma ponad 100 zwycięstw i większość z nich odniósł już po powrocie. Zespół Movistar wykazał się wielką wiarą w jego możliwości, bo nie sądzę, żeby team podpisał trzyletni kontrakt z wieloma innymi 38-latkami.

Nie lubię za bardzo się rozwodzić nad tym okresem, bo zbyt łatwo popada się od tego w przygnębienie, prawda jest natomiast taka, że gdy działy się najstraszniejsze rzeczy, jeździłem w innej lidze. Nigdy nie spotkałem takich gwiazd jak Valverde, Jan Ullrich czy Lance Armstrong, no może raz, na jednym mało istotnym kryterium po Tour de France, Profronde van Stiphout. Znałem ich tylko z telewizji. Gdy ścigali się w monumentach i wielkich tourach, ja startowałem w Baloise Belgium Tour, w Flèche du Sud w Luksemburgu albo w Tour of Austria. Z pewnością nie brakowało wtedy mniej znanych zawodników stosujących doping, ale nigdy nie miałem poczucia, że tacy ludzie jak Armstrong czegokolwiek mnie pozbawili. Wolałem koncentrować się na pozytywach. Uważałem się za wielkiego szczęściarza, że jako młody chłopak mogę przyzwoicie zarabiać na życie jazdą na rowerze, przy okazji zaś zobaczyć kilka krajów. Chciałem jedynie być zawodowcem, a przy odrobinie szczęścia odłożyć też trochę pieniędzy, żeby po zakończeniu kariery móc pojeździć z rodziną po świecie.

Szkoda, że więcej zawodników z mojego pokolenia jeżdżących na dopingu nie zechciało się ujawnić, sądzę bowiem, że w kolarstwie zostało jeszcze sporo menedżerów i lekarzy, którzy mają swoje za uszami. Pamiętam 2010 rok, gdy francuska gazeta „L’Équipe” opublikowała listę uczestników

Tour de France 2010 podejrzanych o doping. Lista ta wyciekła z UCI i była uszeregowana według oceny prawdopodobieństwa stosowania dopingu przez poszczególnych kolarzy w skali od 0 do 10. Armstrong otrzymał wtedy notę zaledwie 4 i już samo to świadczy, jak bzdurna była ta lista. Dziesiątki dostało tylko dwóch kolarzy, Carlos Barredo i Jarosław Popowycz, którzy ze łzami w oczach zapewniali o swojej niewinności.

Dzisiaj patrzę na zawodników takich jak Esteban Chaves, Bob Jungels, Julian Alaphilippe czy Tom Dumoulin i widzę zupełnie inne kolarstwo. Jestem przekonany, że tacy kolarze jak oni są w stanie wygrywać wyścigi w całkowicie uczciwy sposób. Jeśli Dumoulin zacznie wyprzedzać Chavesa na 18-procentowych podjazdach albo jeśli Chaves zacznie wygrywać długie i płaskie czasówki, to być może zmienię zdanie. Na razie jednak młode pokolenie zawodników jest bardziej wiarygodne. Uważam również, że nawet w najczarniejszym okresie nie wszyscy jeździli na dopingu. Co do jednego kolarza mam pewność – chodzi o mnie samego. Mógłbym też poręczyć za kilku zespołowych partnerów. Kończyłem wielkie toury w pierwszej dziesiątce i jeśli wziąć pod uwagę mój talent, było to dla mnie olbrzymie osiągnięcie. Czy wierzę, że podczas tamtych wyścigów rywalizowałem z kilkoma zawodnikami, którzy okazali się ode mnie lepsi pomimo niestosowania dopingu? Oczywiście, że tak. W obecnym peletonie najlepsi zawodnicy mogą wykazać się ewidentnymi i regularnymi postępami na przestrzeni całej kariery.

Jeśli chodzi o młodych zawodników, moje największe obawy dotyczą tego, jak daleko są gotowi się posunąć, żeby zrzucić kilogramy. Gdy przechodziłem na zawodowstwo, wszyscy byli szczupli, ale nie aż tak wychudzeni jak teraz. Kolarze już wtedy nie mieli nawet grama zbędnego tłuszczu, ale wyglądali zdrowo. Wszystko zmieniło się mniej więcej wtedy, gdy sukcesy

zaczął odnosić Bradley Wiggins. Lance Armstrong nigdy nie ważył mniej niż 73–74 kilogramy, a jak na zawodnika jego wzrostu to całkiem sporo. Utrzymywał masę ciała na tym poziomie, bo nie chciał tracić na sile ani ryzykować choroby. Jeśli porównać go z dzisiejszymi chłopakami, to Armstrong wypada gigantycznie. Chris Froome jest od niego o dziesięć centymetrów wyższy, a waży pięć kilogramów mniej. Gdy staje się obok Romaina Bardeta albo Rafała Majki, człowieka ogarnia niemal przerażenie, ale za to mało kto zasuwa tak pod górę jak oni.

Można odnieść wrażenie, że część chłopaków przesadza. Jeśli mnie pamięć nie myli, to Tejay van Garderen publicznie powiedział to sam o sobie. To wysoki facet, więc będzie mu trudno zejść poniżej 70 kilogramów, a poza tym niesie to ze sobą określone konsekwencje. Rośnie ryzyko choroby, kości będą się łatwiej łamać. W zeszłym roku podczas Tour de France, na etapie z metą na Col de Peyra Taillade, Froome doznał zapaści i stracił 20 sekund na dystansie 200 metrów. Potem przyznał, że na poprzednim płaskim etapie za mało jadł. Tak więc można przesadzić. Przez lata sam usiłowałem znaleźć optymalną wagę, też zdarzało mi się próbować skrajnych rozwiązań, ale martwię się, że zawodnicy z młodego pokolenia posuwają się pod tym względem zdecydowanie za daleko. Już dzisiaj jestem przekonany, że kolarstwo ma problem z zaburzeniami odżywiania. Podczas jednego z pierwszych wyścigów w sezonie kolarz ze ścisłej czołówki ma około siedmiu procent tkanki tłuszczowej, a gdy nadejdzie któryś z wielkich tourów, ten sam zawodnik schodzi do czterech procent. Dla lepszego kontekstu dodam, że zdrowa wartość dla dorosłego mężczyzny wynosi 14–17 procent. Zejście do limitu wagi oczekiwanego na wielki tour wymaga przekraczania granic tego, co może zrobić ciało człowieka. To również

balansowanie na bardzo cienkiej linie między dającą szanse na zwycięstwo odpowiednio niską wagą a chorobą. Dobrze jest być skrajnie wychudzonym podczas podjazdów w Alpach w słoneczne dni, ale gdy zdarzy się deszczowy dzień (albo śnieg, który pada czasem podczas Giro), taki zawodnik może stracić wszystko, bo jego organizm nie będzie w stanie zwalczyć przeziębienia.

To oczywiście kwestia subiektywna, ale w moim odczuciu negatywnie odbija się ona na atrakcyjności tego sportu. Chłopaki tracą sporo kilogramów i do perfekcji opanowują wpatrywanie się w mierniki mocy, a potem narzekają, że trasa Tour de France albo Giro d'Italia jest ich zdaniem zbyt techniczna. Kolarstwo jest sportem ekscytującym, a czasem także niebezpiecznym. Od tego nie da się uciec. Przez ostatnie 15 lat brałem udział w wielu kraksach, więc zawsze bardzo współczuję tym, którym w trakcie wyścigu przydarzy się dotkliwy upadek. Mimo to nie rozumiem zawodników, którzy wychodzą do dziennikarzy, skarżą się na przebieg trasy i domagają się zmian. Na przykład taki Richie Porte – podczas Tour de France w 2017 roku upadł na dziewiątym etapie, na ostatnim zjeździe, już po wspięciu się na Mont du Chat. Jechał na granicy swoich możliwości i ewidentnie przegiął. Zdarza się. Zawodnicy pokroju Petera Sagana czy Vincenzo Nibalego na takich trasach radzą sobie wręcz genialnie, ponieważ mają naturalny talent, jeśli chodzi o panowanie nad rowerem, a także dlatego, że ciężko trenują na technicznie wymagającym terenie. Dla zawodowego kolarza to bardzo ważna umiejętność, a jednocześnie jeden z głównych powodów, dla których fani kolarstwa na całym świecie siadają przed telewizorami. Nie należy tego ludziom odbierać tylko dlatego, że jacyś zawodnicy nie potrafią utrzymać się na rowerze. Nikt nikogo nie zmusza, by jechał aż tak szybko – osiągamy takie prędkości, ponieważ

chcemy wygrać, a żeby wygrać, trzeba zaryzykować. Dla Richiego była to przykra sytuacja, bo wyglądał na stosunkowo świeżego i zapowiadało się, że może liczyć co najmniej na podium. Zdecydowanie gorzej wyszedł jednak na tym Dan Martin – jechał bardzo dobrze, a potem skosił go Porte. Nie dosyć, że Irlandczyk stracił sporo czasu, to jeszcze po zakończeniu etapu lekarze stwierdzili u niego pęknięcie kręgu, a mogło być jeszcze gorzej. Podkreślę jednak raz jeszcze, że tak to musi wyglądać. Zawodnicy tacy jak Porte mogą być najszybsi na podjazdach, ale jeśli nie radzą sobie na zdradliwych, wąskich dróżkach, szybkich zjazdach i trudnych nawierzchniach takich jak szuter czy bruk, to nie zasługują na triumf w wielkim tourze. Nie ścigamy się na Stravie, nie ścigamy się też na rowerach treningowych na siłowni. Kolarstwo powinno być hardcore'owe.

SEZON

Spróbuję tutaj przedstawić przebieg typowego sezonu, miesiąc po miesiącu. W moim odczuciu końcem poprzedniego sezonu i początkiem nowego jest zawsze październik. Zdaję sobie sprawę, że w ostatnich latach wprowadzono zmiany w kalendarzu i niektóre prestiżowe wyścigi, na przykład Il Lombardia, są rozgrywane później, ale zwykle mam już wtedy dość. Nie jestem w stanie się dalej ścigać. Jeśli chodzi o takie imprezy jak Tour of Turkey czy Tour of Guangxi, to nawet nie patrzę na wyniki. Jeśli zespół postanowi kogoś tam wysłać, to zawodnik nie ma dużego wyboru, ale w peletonie można usłyszeć żarty, że chłopaki liżą stoły i piją z każdego możliwego kranu, byle tylko zachorować. Czy faktycznie to robią? Nie wiem, ale na tej podstawie można wywnioskować, co większość peletonu myśli o tych wyścigach. Kiedyś mieliśmy miesiąc wolnego. Człowiek startował w mistrzostwach świata, a potem miał trochę czasu dla siebie, dla przyjaciół, na jakieś wakacje z rodziną. Młodsi zawodnicy wyjeżdżają na luksusowe wycieczki z dziewczynami, ale kiedy ma się dzieci, nie jest to już takie łatwe, bo potomstwo ma szkołę. Ja kilka razy w tygodniu wyjeżdżam z kumplami na trening, ale na luzie.

Listopad to jeden z moich ulubionych miesięcy. Wznawiamy treningi, ale na razie w okolicach domu. Wyjeżdżam z kilkoma innymi zawodowcami, z którymi się przyjaźnię, i dbamy o to, żeby dobrze się bawić. Na tym etapie ważne jest to, żeby wrócić do właściwego rytmu, nie trzeba się jeszcze przejmować wagą ani mocą. Mam wtedy wrażenie, jakbym cofnął się w czasie do momentu, gdy nie byłem jeszcze zawodowcem, i znów jeżdżę dla przyjemności. Cokolwiek bym robił, jest w porządku.

Pojeżdżę cztery godziny – super, ale jeśli wyjdą mi tylko dwie, też nie ma powodów do stresu. Gdy ktoś mieszka w okolicy, w której żyje wielu zawodowych kolarzy, o tej porze roku będzie widywał ich wszystkich razem, bez względu na przynależność zespołową. Na przykład w Monako można spotkać na jakiejś pojeżdżawce Chrisa Froome'a i ze 20 innych zawodników.

Do niedawna wolnym miesiącem był także grudzień, bo nie organizowano wtedy żadnych zgrupowań ani niczego takiego. Czasami skrzykiwaliśmy się z kilkoma chłopakami i wynajmowaliśmy willę w jakiejś ciepłej okolicy, ale to było maksimum grudniowej organizacji. Ludzie przyjeżdżali i wyjeżdżali, jak im pasowało, mieszkaliśmy po pięciu albo sześciu chłopa z różnych zespołów, po prostu spędzaliśmy wspólnie dwa tygodnie gdzieś w Hiszpanii. Było naprawdę fajnie. Nigdy nie miałem problemów z motywacją do treningów, więc w przyjemnej atmosferze mogłem odwalić kawał porządnej roboty. Obecnie większość zespołów organizuje w grudniu pierwsze obozy treningowe. To nadal frajda, ale jednocześnie zaczyna się już praca. Co wieczór są zebrania, wszystko odbywa się pod czujnym okiem trenerów i menedżerów, czasem pojawiają się przedstawiciele nowych sponsorów albo partnerów technicznych i trzeba zamienić z nimi trzy słowa. Starsi zawodnicy – tacy jak ja – mają na koncie już pewnie ze 100 takich samych nudnych zebrań w sprawie uzupełniania logo albo czegoś innego. No i wtedy wielkimi krokami nadchodzi już Tour Down Under. Chłopaki wytypowani do wyjazdu na wyścig będą już mocno skoncentrowane, w święta nie będą się objadać, odmówią sobie choćby piwa. Nawet gdy ktoś nie planuje startować, stres związany z tą imprezą jakoś odbije się na jego życiu. To jedyny moment w roku, kiedy cały zespół może być razem. Ogólnie

wygląda to tak, że zanim zdążę się dobrze odprężyć po sezonie, cały cyrk zaczyna się na nowo.

Sezon rozpoczyna się na dobre od nocnego lotu na coroczną prezentację zespołu. Nie ma czasu – a, szczerze powiedziawszy, także budżetu – żeby zaplanować tę podróż w spokojniejszy sposób, więc zwykle wychodzę z domu jak najwcześniej rano, docieram do hotelu, żeby jeszcze przed zebraniem zespołu poćwiczyć trochę na siłowni. Potem najczęściej odbywa się kolacja ze sponsorami – to cholernie wyczerpujące. Nazajutrz mamy prezentację z udziałem wszystkich mediów, a po niej następuje długa konferencja prasowa. Stamtąd jedziemy wprost na lotnisko i lecimy na obóz treningowy, trafiamy do kolejnego hotelu. Nazajutrz rano zaczyna się normalny program, więc w nocy śpię jak kamień. Potem następują trzy dni intensywnego treningu i dzień odpoczynku, później kolejne trzy dni intensywnego jeżdżenia i możemy wrócić do domów. Gdyby popatrzeć na czyjeś wpisy w mediach społecznościowych, można odnieść wrażenie, że nasze życie to bajka: w środku zimy latamy sobie samolotami w różne ciepłe i słoneczne miejsca. Ale tak naprawdę to zdecydowanie mniej ekscytujące. Nie chciałbym zostać źle zrozumiany – dobra pogoda to z pewnością duży plus, lecz cała reszta to nuda: trening, jedzenie, spanie, powtórz. W większości przypadków nie udaje mi się nawet zajrzeć na plażę. Wyjeżdżamy na trening trochę później niż zwykle, żeby na górze nie było aż tak zimno. Ruszamy zwykle koło dziesiątej, co oznacza, że do hotelu wracamy gdzieś około piątej po południu. Jemy późny lunch, idziemy na masaż, rozciąganie, zebranie w sprawie przebiegu obozu treningowego i planów na kolejny dzień, no a potem już czas na kolację.

Gdy ma się w domu małe dzieci, taki obóz treningowy wydaje się miłą odskocznią. To również niezły moment na robienie

interesów, dlatego jednocześnie piszę ten tekst i odpisuję na zaległe e-maile, a także rozpatruję różne oferty. Oczywiście nie mam na myśli niczego złego, rzecz jasna tęsknię za dziećmi, ale na obozie wstaję o 6.30 rano, a w domu rzadko zdarza mi się taki luksus.

Mniej więcej o tej porze roku odbywa się także spotkanie zespołu ze sponsorami. Trochę to trwa, organizowana jest uroczysta kolacja, zwykle atmosfera jest dość luźna, zwłaszcza gdy zespół ma za sobą dobry rok. Dla sponsorów to bardzo ważne wydarzenie, ponieważ tylko przy tej okazji większość z nich ma bezpośredni dostęp do zawodników. Oznacza to przede wszystkim, że cały dzień mamy wypełniony sesjami zdjęciowymi. Zawodowiec w trakcie kariery będzie musiał pozować z najróżniejszymi dziwnymi rzeczami. Moi zespołowi koledzy i ja stawaliśmy do zdjęć między innymi z przyborami kuchennymi, grillami i materacami. Chcesz się przekonać, jak to jest być zawodowym kolarzem? Załóż pełny strój i postaraj się zachować poważną minę, gdy ktoś robi ci zdjęcia, jak skaczesz na łóżku. Tandetna reklama kolarska urasta powoli do rangi sztuki. Obecnie nie jest już tak źle jak kiedyś, bo kolarstwo się jednak modernizuje i usiłuje być choć odrobinę bardziej stylowe, ale nadal można znaleźć wiele wybitnych przykładów tego rzemiosła. Weźmy na przykład firmę Hansgrohe, producenta armatury kuchennej i łazienkowej. Ostatnio wypuściła ona kampanię reklamową z półnagim Peterem Saganem, który z jakiegoś powodu stoi pod prysznicem ze swoim rowerem. Nie tak dawno temu firma Sidi przebrała Vincenzo Nibalego i Ivana Basso za kucharzy i zrobiła im zdjęcia, jak serwują but na srebrnej tacy. Podpis pod zdjęciem brzmiał „Przepis na sukces” czy jakoś tak. Robili też sesję całkowicie nagiemu Filippo Poz-
zato, który zasłaniał intymne miejsca… dokładnie tak… parą

butów Sidi. Cipollini Bikes nakręciła absurdalny spot stylizowany na filmy o Jamesie Bondzie, w którym Mario Cipollini ucieka pościgowi – ale on jest tam szefem, więc sam jest sobie winien. Pewnego roku w trakcie Tour de France skakałem po kanałach i trafiłem na Tommy'ego Voecklera, którego po welodromie gonili jacyś rugbiści. Do dzisiaj nie mam pojęcia, o co w tym chodziło. Cóż, pod pewnymi względami wywiązywanie się z obowiązków dla sponsorów bywa fajne, a poza tym właśnie stąd mamy pieniądze.

Co roku nie mogę się doczekać pierwszego obozu treningowego. Fajnie jest zaczynać z czystym kontem, stawiać sobie nowe cele, zwykle z nowym entuzjazmem do jeżdżenia na rowerze. To w tym tygodniu odbywa się też 20-minutowy test, będący punktem odniesienia przez cały rok. Niektórzy zawodnicy na myśl o nim robią się nerwowi, bo zespół poznaje ich prawdziwą kondycję, ale sam im jestem starszy, tym mniej się tym przejmuję. Nawet gdy okaże się, że ktoś nie jest w optymalnej formie, przynajmniej jest to dla niego sygnał ostrzegawczy, w dodatku wysłany na tyle wcześnie, że ciągle jeszcze można coś z tym zrobić. Młodsi zawodnicy stresują się bardziej, bo u nich wyniki są mniej stabilne, ale w moim wieku jestem w stanie mniej więcej określić poziom, na jakim się znajduję, i wiem, że istotnie się on nie zmieni. Kiedyś stresowałem się bardziej, chciałem udowodnić, jaki jestem dobry, ale dzisiaj patrzę na to w szerszym kontekście. Dobrze jest się dowiedzieć, że waży się trochę za dużo albo ma się trochę za mało mocy, bo do pierwszego wyścigu jest jeszcze jakieś sześć–osiem tygodni i można nad tym popracować. Zdarzają się lata, w których faktyczny koniec sezonu wypada wraz z końcem Tour de France, potem przerwa jest zatem długa. To nie tak, że ktoś ma nagle pięć kilo za dużo, ale przez zimę można przecież coś tam uzbierać. Test pozwala

skoncentrować się na właściwych rzeczach. Ja tam siebie znam i nawet bez testu umiem powiedzieć, jak mi idzie, więc jeśli muszę tylko nieco przypilnować diety, to przynajmniej mam dodatkową motywację. Będę uważniej pilnował kilogramów i wszystko będzie dobrze.

Długie treningi nigdy mi nie przeszkadzały, uwielbiam jeździć na rowerze. Co prawda nie mamy za wiele czasu na odpoczynek, ale w przygotowania do sezonu da się wpleść własne rozwiązania – można wykonać trochę pracy podstawowej, można poćwiczyć na siłowni. Treningi to nie wyścig, gdzie trzeba znaleźć czas dla sponsorów i na transfery między kolejnymi etapami. Na obozach usiłujemy uprawiać życie towarzyskie, zjeść jakąś kolację na mieście czy coś w tym stylu. Hotele są znacznie lepsze niż kiedyś, ale w trzygwiazdkowym bufecie nie ma co liczyć na pięknie przypieczony na ogniu stek, dlatego fajnie wyjść z chłopakami i spędzić z nimi trochę czasu na gruncie prywatnym.

Odbieranie nowego stroju to zawsze wyprawa. Jest tego sporo, ale żeby nie było zbyt prestiżowo, zwykle jest tak, że trzeba odebrać sprzęt z ciężarówki gdzieś na autostradzie kawał drogi od domu. Gdy zaczynałem karierę zawodową, dostałem chyba cztery pary spodenek na cały sezon. Teraz dostaję 20 par. To dużo, ale nie tak znowu absurdalnie, jak by się zdawało, bo wraz z przejeżdżanymi przez nas kilometrami rzeczy się zużywają. Co roku pokonuję taki dystans, jaki przeciętny kolarz klubowy pokonuje w cztery, a nawet pięć lat. Muszę jeździć bez względu na pogodę, więc stroje dość szybko zaczynają wyglądać na znoszone, a to nie podoba się sponsorom. Do tego zawsze dochodzi kilka upadków. Na początku mojej kariery cały ten sprzęt bardzo mnie cieszył, do dzisiaj zresztą widzę, jaką frajdę sprawia młodszym zawodnikom w zespole, jest tego w końcu tak dużo. Cóż, na

pewnym etapie kariery robi się z tego jednak kolejny obowiązek, bo trzeba poświęcić cały dzień na sprzątanie szaf i szuflad w domu. Trzeba też wymyślić, co zrobić ze starymi rzeczami, żeby przypadkiem nie założyć na trening czegoś z poprzedniego sezonu i nie zostać na tym przyłapanym. To w sumie nic takiego, ale sponsor potrafi porządnie się wściec o taki drobiazg, dlatego warto zadbać, żeby w domu nie zalegały żadne stare rzeczy. Sporo sprzętu można rozdać znajomym albo dzieciakom z sąsiedztwa, ale nie za wiele da się zrobić z pięcioma dopasowanymi kombinezonami zespołowymi. Mam pewnego wielkiego fana, który próbował kiedyś kupować ode mnie te rzeczy, ale to naprawdę nie jest warte zachodu. Zarabiam wystarczająco dużo i mogę po prostu dać to ludziom, dla których ma to jakąś wartość. Sporo z tych strojów trafia do mechanika w lokalnym serwisie rowerowym, dzięki czemu wiem, że zawsze mogę go prosić o przysługę. Poza tym moi znajomi noszą ten sam rozmiar, więc są na ogół dość dobrze wyposażeni. Oczywiście nie u wszystkich wygląda to tak samo. Pod koniec roku zawsze pojawia się żart dotyczący wyścigu w Japonii, Tour de France Saitama Criterium. Moim zdaniem ASO po prostu leci sobie w kulki z zawodnikami, byle tylko zarobić jeszcze trochę na koniec sezonu. Mimo to na imprezie zjawiają się wielkie gwiazdy, zawsze pojawia się tam też triumfator Tour de France. Nie do końca rozumiem, po co jedzie tam ktoś taki jak Chris Froome, bo przecież i tak co roku zarabia miliony, a jednak zawsze się tam melduje. Kilka lat temu zrobiono nawet sesję zdjęciową, na której Chris występuje w stroju sumo. Zresztą nieważne. W zeszłym roku moi kumple widzieli go, jak biega ubrany wyłącznie w spodenki. Zdjął koszulkę i ją sprzedał. Upłynnił też skarpetki i inne rzeczy. Wiem, że niektórzy zawodnicy jadą tam z walizką starych

strojów i sprzedają je miejscowym fanom. Rozumiem chłopaków, którzy mają niskie kontrakty – ale Chris Froome?

Na zimowe obozy zespół zabiera nowe rowery, a potem zawodnicy zabierają je ze sobą do domu, żeby na nich trenować. Widziałeś kiedyś zawodowca, który jeździ zimą na starym rowerze, choć jego zespół zmienił sponsora? Cóż, najwyraźniej nie dostał jeszcze nowego na obozie treningowym. Zaopatrywanie zespołu to spore wyzwanie logistyczne, dostarczenie nowego sprzętu każdemu zawodnikowi trochę trwa. Dawniej wszyscy przylatywali na miejsce, czasami z rowerem, a samochody zespołowe prowadzili mechanicy i masażyści, ale podejrzewam, że obecne rozwiązania są tańsze. Nie wiem, czy wszyscy fani zdają sobie z tego sprawę, ale nawet w największych ekipach wydatki kontroluje się co do centa, więc gdybym na każdy lot Ryanairem zabierał ze sobą torbę z rowerem, ktoś w końcu mógłby uznać, że to za dużo kosztuje.

Gdy zaczynałem zawodową karierę, mój zespół nie robił obozów w grudniu. Sam organizowałem sobie takie przygotowania do spółki z kilkoma zaprzyjaźnionymi kolarzami. Jeśli chodzi o planowanie, to nie podchodziliśmy do tego zbyt analitycznie. Rano wychodziliśmy na taras, ocenialiśmy pogodę, lizaliśmy palec, wystawialiśmy go przed siebie i decydowaliśmy, w jakim kierunku jedziemy. Wtedy było więcej okazji, by trochę wyluzować. Dzisiaj, nawet gdy wszyscy znajdą się w centrum miasta z powodu jakiegoś wydarzenia organizowanego dla sponsora, wieczorem nikt nie chce wychodzić z hotelu. Jasne, to lepiej, niż gdybyśmy wszyscy naładowani testosteronem się upili, a potem poszli do burdelu, ale przecież nie byłoby dramatu, gdybyśmy poszli na jedno lub dwa piwa. Przecież do północy wrócilibyśmy do łóżek, a mielibyśmy poczucie, że zachowaliśmy się jak normalni

młodzi ludzie, znajomi czy współpracownicy. O ile dobrze pamiętam, przed laty wieczorem przed oficjalną prezentacją wypiłem chyba z 12 butelek triple'a. Byłem wkurzony na ułożony mi harmonogram. W topieniu smutków towarzyszył mi jeden z kolegów. Dzisiaj takie historie raczej się nie zdarzają. Obecnie w kolarstwie wszystkiego pilnuje się bardzo uważnie i wszyscy bardzo poważnie traktują swoje obowiązki.

W styczniu odbywa się Tour Down Under, który kiedyś był naprawdę fajnym wyścigiem, czyli takim na luzie. Leciało się tam w styczniu, jeździło przy przyjemnej pogodzie, dało się trochę wcześniej potrenować, sam wyścig był duży, ale nie tak ważny dla zespołów jak dzisiaj. Teraz przed Tour Down Under organizowany jest jeszcze Cadel Evans Great Ocean Road Race, więc trzeba spędzić poza domem jeszcze więcej czasu. Zespoły wcześniej zjawiają się na miejscu, by mieć czas na walkę z jet lagiem i przyzwyczaić się do innego klimatu. To w sumie taki minisezon na samym początku roku. Czasem wyjeżdża się tam nawet na 30 dni, no a kto chce wyjeżdżać z domu na tak długo na samym początku roku, skoro człowiek wie, że wiosną i w okresie wielkich tourów też będzie głównie w rozjazdach? Znam zawodników, którzy w październiku jadą do Chin, w styczniu lecą na Tour Down Under, a między tymi imprezami mają jeszcze obóz treningowy. Innymi słowy – nie mogą pozwolić sobie na wolny listopad, bo odbiłoby się to na ich formie.

Dla mnie właściwe ściganie wciąż zaczyna się jednak w lutym. Organizowane są wtedy takie wyścigi jak Volta ao Algarve czy Ruta del Sol, które dla przeciętnego fana nie są może zbyt prestiżowe, ale dla młodych zawodników to naprawdę stresujące starty, bo właśnie tam uświadamiają sobie, o ile trudniej jest ścigać się z najlepszymi i jak duży przeskok zrobili, awansując z teamów juniorskich. To

oczywiście nie tak, że weterani nie denerwują się w ogóle, ale gdy ktoś startuje tam po raz dziesiąty, łatwiej mu się nie stresować.

Teraz po prostu się tym cieszę. Uwielbiam wyjazdy w towarzystwie chłopaków, dla mnie na tym właśnie polega życie zawodowego kolarza. Nie ma mowy, żebym wytrwał w peletonie tak długo, gdybym nie czerpał radości ze wszystkich aspektów kolarstwa. Spędzanie czasu z innymi zawodnikami, żartowanie sobie z mechanikami i masażystami – to wszystko do dziś wywołuje uśmiech na mojej twarzy. Mam nadzieję, że ta frajda nie minie. Wiem, że chłopaki z mojego pokolenia uwielbiają to poczucie braterstwa i wielu z nas jest gotowych mocno się postarać, by zorganizować kilka piw dla mechaników i iść z nimi pogadać. Jednocześnie widzę, że młodsi kolarze odcinają się od innych, dużo czasu spędzają na osobności, oglądają Netflixa albo przeglądają media społecznościowe. Podejrzewam, że to ogólna zmiana pokoleniowa i nie dotyczy tylko naszego sportu.

Naprawdę lubię tę porę roku, ale lepiej jest być w tym czasie w Europie. To tu ma się do czynienia z prawdziwym kolarstwem. Wolę jechać na jakiś mało znany wyścig gdzieś we Francji, niż lecieć do Dubaju czy Abu Zabi. Owszem, tamtejsze wyścigi jawią się jako bardziej atrakcyjne, ale blichtr jakoś nigdy szczególnie mnie nie interesował. O ile mi wiadomo, omija mnie tylko znakomite jedzenie – makaron podawany we Francji jest okropny. I te ich hotele… Może ograniczmy się do stwierdzenia, że Francja musi sporo nadgonić w stosunku do innych krajów. Potrafi tam być bardzo smutno. Tyle razy przyszło mi spać na składanym łóżku. Przyjeżdża zawodowy sportowiec, a oni go kładą w składanym łóżku – czyste wariactwo. Do tego pokoje są bardzo małe, zwłaszcza dla dwóch kolarzy i całego ich sprzętu. Wyobraź sobie, jaki unosi

się w nich zapach po długim deszczowym dniu, gdy buty schną na grzejniku i nie ma się jak ruszyć, bo wszędzie leżą walizki – na biurku, pod łóżkami, wszędzie, gdzie tylko da się je wepchnąć. Oprócz tego w pokoju są jeszcze tylko dwa ciasteczka, czajnik i saszetki z kawą rozpuszczalną Nescafé. Nie życzyłbym tego najgorszemu wrogowi. Obsługa hotelowa ma wszystko w głębokim poważaniu, w końcu to nie hotel pracowników, więc nie interesuje ich, że mieszka tam mistrz świata albo zwycięzca wielkiego touru. We Włoszech wygląda to zupełnie inaczej. Tam hotele są zwykle biznesami rodzinnymi i ci ludzie uwielbiają gościć u siebie kolarzy. Napawa ich to dumą.

Są jednak i plusy – przez pozostałą część roku mogę wspominać okropne talerze z rozgotowanym spaghetti w rzadkim i mdłym sosie pomidorowym. Wtedy czuję się dosłownie szczęśliwy, bo wiem, że cokolwiek znajdę w menu, będzie to lepsze od nędznych bufetów podczas Classic Sud-Ardèche albo La Drôme Classic.

Fajnie jest również obejrzeć te okolice zimą. Gdy jadę tam na Tour de France, widzę coś zupełnie innego. Jest lato, gorąco i słonecznie, a wzdłuż trasy ustawiają się tysiące kibiców. Zupełnie inaczej wygląda to w lutym, gdy nie ma tam letnich kolorów, jest zimno i niemal zupełnie pusto. Lubię te kontrasty, a poza tym zimą można wejść do kawiarni i nie będzie w niej tłumów. Na tym etapie sezonu mamy więcej czasu dla siebie, nikt nie powie nikomu złego słowa, gdy kilku chłopaków pójdzie przed kolacją na piwo. Podczas Giro czy Tour de France o czymś takim nie ma nawet mowy. Te pomniejsze wyścigi we Francji, Hiszpanii i Portugalii mają jednak swoją wagę. Nie chciałbym stwarzać wrażenia, że nikt się nimi nie przejmuje, niemniej imprezy te nie stanowią głównego celu zespołu rywalizującego w WorldTour, a poza tym na tym etapie sezonu

wszyscy starają się zachować luz i spokojnie przygotować na ważniejsze miesiące. Wyścigi te są również stosunkowo proste pod względem logistycznym, bo rozgrywa się je w jednym miejscu. Nie ma żadnych dalekich transferów ani niczego takiego, mamy zatem więcej czasu na życie towarzyskie, a poza tym imprezy te zamykają się w pięciu dniach, więc wszyscy są pełni energii. Podczas Giro pod koniec pierwszego tygodnia ciągle jeszcze mam sporo sił, ale nie zamierzam ich na nic marnować, bo wiem, że czekają mnie jeszcze dwa tygodnie zmagań.

Na przełomie lutego i marca wszyscy zwracają wzrok ku Belgii. Do najważniejszych wyścigów wciąż pozostaje co prawda miesiąc, ale wszyscy specjaliści od klasyków chcą dać o sobie znać jak najwcześniej. Jeśli do tego ktoś jeździ w zespole z belgijskimi lub holenderskimi koneksjami, presja na zwycięstwo robi się naprawdę duża. Pierwszym punktem kampanii belgijskiej jest zawsze Omloop Het Nieuwsblad. Wystarczy spojrzeć na listę triumfatorów tego wyścigu, by zrozumieć, jak ważne jest zwycięstwo na samym początku sezonu. Gdy byłem młody, rok w rok wygrywali tam tacy kolarze jak Peter Van Petegem czy Johan Museeuw, ostatnio wyścig ten zdominowali jednak prawdziwi mistrzowie, tacy jak Philippe Gilbert i Greg Van Avermaet. Jako dzieciak uwielbiałem oglądać te zawody, Museeuw był fantastyczny.

Dla wielu uczestników wielkich tourów marzec to przede wszystkim wyścig Paryż–Nicea. To gówniana impreza, choć nie z powodu zaniechań organizatorów. W peletonie panuje okropne napięcie, bo wszyscy są wypoczęci i chcieliby na samym początku sezonu zrobić jak najlepszy wynik. Zwycięstwo albo wysokie miejsce w klasyfikacji generalnej spowodują, że w nadchodzących miesiącach na kolarzu będzie spoczywać znacznie mniejsza presja. Po całej zimie treningów

wszyscy kolarze są przekonani, że zostaną drugim Eddym Merckxem. Potrzebują kilku miesięcy, żeby uświadomić sobie, że są dokładnie takimi samymi zawodnikami, jakimi byli w październiku. To nie tak, że zimą przyszedł Święty Mikołaj i zrobił z nich mistrzów. Wszyscy są przekonani, że są w stanie wygrać każdy sprint w grupie i każdy etap górski, a to przekłada się na sporo kraks, sporo nerwowego napięcia w peletonie. Pogoda też niczego nie ułatwia. Nazywają to „Wyścigiem ku słońcu", ale w rzeczywistości pogoda jest zwykle do niczego. W tym samym czasie rozgrywany jest wyścig Tirreno–Adriático i gdyby zależało to ode mnie, za każdym razem jechałbym tam. Imprezy organizowane we Włoszech to zawsze wielka frajda: dobre jedzenie, porządna kawa, no i do tego genialni kibice.

Jeden z moich najgorszych dni w życiu na rowerze zdarzył mi się właśnie podczas wyścigu Paryż–Nicea. Jechaliśmy bardzo długi etap, pogoda była koszmarna, do tego na skutek ostatniego ataku zostaliśmy mocno z tyłu i traciliśmy 20 minut do liderów. Na domiar złego jechaliśmy pod silny wiatr. Na mecie ludzie z zespołu powiedzieli mi, że hotel znajduje się jakieś cztery czy pięć kilometrów dalej i że szybciej dojadę tam na rowerze, bo drogi są zakorkowane w związku z wyścigiem. No dobra, pomyślałem sobie. Usłyszałem od nich tylko tyle, że to hotel z sieci Mercure. Zacząłem jechać za drogowskazami Mercure, ale gdy dotarłem na miejsce, zastałem tam inny zespół – nie mój. Jeden z mechaników powiedział mi wtedy, że w tym miasteczku są dwa hotele tej sieci i że ten drugi, w którym zatrzymał się mój zespół, jest oddalony o kolejne pięć kilometrów. Dotarłem tam już po zmierzchu, przemoczony i zmarznięty, bo był przecież początek marca. Po sześciu czy siedmiu godzinach na rowerze czułem się skonany i miałem ochotę rozszarpać kogoś na strzępy. Byłem wściekły na

masażystę, który wysłał mnie w drogę bez żadnych konkretnych informacji, ale potem zobaczyłem czekające na mnie jedzenie i momentalnie zapomniałem, co mnie tak zezłościło.

Zupełnie inna jest Volta a Catalunya. Lubię tam startować. To najstarsza impreza kolarska w Hiszpanii. Wyścig jest nieprzewidywalny, bo na etapie układania trasy nigdy nie wiadomo, czy etapy górskie będą przejezdne. Cieszę się, że mimo to organizatorzy próbują. Do tego całość odbywa się w jednym regionie, więc sprawa dojazdów z i do hoteli nie jest skomplikowana, ponadto tamtejsi kibice są wspaniali. Najlepszych fanów można jednak spotkać na Vuelta al País Vasco, czyli wyścigu dookoła Kraju Basków. Tamtejsi kibice potrafią rozpoznać każdego uczestnika z imienia i nazwiska. Nie przypomina to Mont Ventoux na Tour de France, gdzie większość fanów to zwykli turyści, znający jedynie największe gwiazdy. W Kraju Basków potrafią wymienić nas wszystkich, wiedzą, jakie wygraliśmy wyścigi, dopingują każdego kolarza. Wysoko w górach na drogach panuje tłok, ale to tylko lepiej, bo dzięki temu tworzy się atmosfera prawdziwego święta. Zwykle w powietrzu unosi się zapach marihuany. Ci ludzie wyszli z domów rozerwać się w kolarskich klimatach. W okolicach San Sebastián serwują też znakomite jedzenie. Jeszcze kilka lat temu zespoły zabierały kucharzy wyłącznie na wielkie toury, więc na wszystkich innych imprezach mogliśmy jeść lokalne specjały. Szkoda, że to się zmieniło. Fakt, w lutym we Francji stawało się to sporą niedogodnością, ale gdy docieraliśmy na País Vasco, był to wielki atut.

Kiedyś najbardziej prestiżowym wyścigiem był País Vasco, a w Catalunyi startowali raczej początkujący zawodowcy i mniejsze zespoły. Dzisiaj wygląda to inaczej, podczas Catalunyi jest znacznie wyższy poziom, bo w ramach przygotowań do

Giro w imprezie jeżdżą największe gwiazdy. W ostatnich mniej więcej dziesięciu latach zaobserwowałem tam znaczące zmiany. Wydaje mi się, że wyścigowi istotnie pomogło przesunięcie go w kalendarzu. Dawniej organizowano go w połowie maja, przez co kolidował z Giro, ale odkąd przesunięto go na marzec, idealnie wpasowuje się w potrzeby zawodników, którzy przygotowują się do Giro, oraz kolarzy celujących w kwietniowe ardeńskie klasyki.

Ruszają one na początku kwietnia w Belgii. Jako kibic uwielbiam takie imprezy jak Paryż–Roubaix czy Ronde van Vlaanderen, ale nie mam odpowiedniej budowy ciała, by tam wygrywać. Gdy byłem mały, tych dwóch wyścigów nie przegapiłbym dosłownie za nic. Nic nie mogło oderwać mnie od telewizora. Z takiego Liège–Bastogne–Liège mogłem obejrzeć retransmisję, ale nie z Paryż–Roubaix czy Ronde van Vlaanderen. Flandria to ojczyzna kolarstwa. Ten sport ma bogatą historię również we Włoszech i Francji, ale tam tradycję tę pielęgnuje cały kraj, a we Flandrii wszystko jest skoncentrowane, upchane w małym zakątku północnej Europy. Zmagania kolarzy obserwują niesamowite tłumy, a emocje związane z jazdą po tamtejszych drogach są absolutnie niepowtarzalne. Byłem niezmiernie dumny, gdy wystartowałem tam po raz pierwszy. Każdy kolarz powie, że to jedno z najbardziej niezwykłych doświadczeń w jego karierze. Osobiście wolałem starą trasę, ale rozumiem decyzję o wytyczeniu nowej – trybuny ustawione wzdłuż Oude Kwaremont muszą przynosić gigantyczne pieniądze. Dla kibiców to też świetna sprawa, bo mogą zobaczyć zawodników więcej niż raz jednego dnia. To jeden z elementów, którego brakuje w tym sporcie. Uwielbiam tradycję wyczekiwania na zboczu góry na przejazd peletonu w jednym z wielkich tourów, ale wtedy cała zabawa trwa tylko kilka sekund, a jakby tego

było mało, kibicom trudno jest się zorientować, jak wygląda sytuacja. Dla zagorzałych fanów kolarstwa ma to oczywisty urok, ale komuś z zewnątrz trudno jest to nawet wytłumaczyć.

Wcześniej rozgrywany jest wyścig Mediolan–San Remo, również świetny. Mnie osobiście nie leży on szczególnie i startowałem w nim tylko kilka razy, ale tam też na każdym kroku czuć historię. Jest również bardziej interesujący, niż mogłoby się wydawać. Wiele osób uważa, że jedzie się w nim po płaskim terenie, ale nie da się wygrać tej imprezy, jeśli człowiek nie umie szybko wspiąć się na kilka wzniesień. Podejrzewam, że właśnie dlatego tak wiele osób wkurzyło się w 2016 roku, gdy triumfatorem tego wyścigu został Arnaud Démare. To świetny sprinter, a mimo to uzyskał najlepszy czas na podjeździe Cipressa. Był na przykład szybszy od takiego Michała Kwiatkowskiego, który naprawdę umie jechać pod górę. Sam nie widziałem na własne oczy, co się tam wydarzyło, ale kilku doświadczonych zawodników oskarżało Démare, że trzymał się samochodu, no i potem się to za nim ciągnęło. Sprawa wypłynęła ponownie podczas Tour de France w 2018 roku. Za tunelem na szczycie Passo del Turchino wyścig Mediolan–San Remo robi się naprawdę ciekawy. Stamtąd droga prowadzi w dół w kierunku nadmorskiej Ligurii, potem biegnie wzdłuż wybrzeża, by na koniec wjechać na kilka wzgórz, na których zawsze coś się dzieje. Czasami może wydawać się nudny, ale to naprawdę taktyczny wyścig. Owszem, gdyby dzisiaj ktoś chciał zorganizować nową imprezę kolarską, z pewnością nie wytyczyłby takiej trasy, ale z Mediolan–San Remo wiąże się tak wielka historia, że nikt nie ma zamiaru jej zmieniać. Byłem naprawdę szczęś-
liwy, gdy w 2018 roku wygrał tam Vincenzo Nibali. Wcześniej kilkukrotnie atakował na ostatnich kilometrach tej trasy, ale nigdy nie udawało mu się utrzymać z przodu. Uwielbiam

patrzeć, jak faworyci klasyfikacji generalnej wielkich tourów próbują wygrywać w jednodniowych monumentach. To prawdziwie oldschoolowe podejście, o które dzisiaj coraz trudniej. Niewykluczone, że nowe pokolenie fanów oczekuje porządnego dwugodzinnego widowiska – że brakuje mu cierpliwości na takie rzeczy jak tradycyjne kolarstwo. Tylko czy w takim razie nie lepiej oglądać X Games albo coś podobnego? Kilkukrotnie usiłowałem rozgryźć, o co chodzi w Hammer Series, ale tylko nabawiłem się bólu głowy.

Uczestnicy Tour de France mogą liczyć w kwietniu na krótką przerwę, chyba że mają zamiar jechać również w Giro – wtedy to zupełnie inna historia. W tym momencie trzeba się pożegnać z żoną czy dziewczyną, bo w najbliższych miesiącach nie będzie się jej widywać zbyt często. Takich kolarzy czekają treningi na wysokości, wyścigi przygotowujące, no i mnóstwo czasu spędzonego w podróży. Któregoś roku po Tour de France wszystko dokładnie policzyłem i wyszło mi, że ze 100 dni przed finiszem na Polach Elizejskich w domu spędziłem tylko dziewięć czy dziesięć. Poza tym wyglądało to tak: trening wysokościowy, ściganie, trening wysokościowy, ściganie. Dobrym przygotowaniem do Giro jest na przykład Tour de Romandie, ale między nim a Giro zostają maksymalnie ze dwa dni na wizytę w domu. Nie zmienia to faktu, że to wspaniały wyścig. W całym cyklu WorldTour nie ma chyba drugiej takiej imprezy, podczas której można tyle odpoczywać, bo etapy są krótkie i nie ma transferów. Jedyne minusy tej imprezy to często nie najlepsza pogoda oraz sami Szwajcarzy, którzy potrafią się czasem zachować jak dupki. Chcesz dodatkową poduszkę do pokoju? Policzą ci ekstra. Zresztą za wszystko policzą ci ekstra. Oczywiście to nie ja płacę rachunek, ale wiem, że na wakacje bym tam nie pojechał. Żeby się o tym przekonać, wystarczy udać się nad Lago Maggiore. Po stronie szwajcarskiej

porcja makaronu kosztuje 25 euro, a po stronie włoskiej osiem euro. Stek potrafi kosztować nawet 50 euro. Normalnie podczas wyścigów zespołom nie wolno stawiać na stół niczego własnego, bo hotele muszą na czymś zarabiać, ale w Szwajcarii organizatorzy wyrażają zgodę na przynoszenie własnej wody na kolację, ponieważ butelka wody w hotelu potrafi kosztować siedem–osiem euro. Siedmiu spragnionych kolarzy plus cała kadra zespołu i wychodzi całkiem ładna kwota. Zespoły muszą płacić nawet za podłączenie prądu do ciężarówek. Podejrzewam, że kiedyś przydawała się tu wysokość w płynie. Nie ma potrzeby przebywać przez dwa tygodnie na szczycie góry, skoro jest się po uszy napakowanym EPO. Dlatego pod względem psychicznym impreza ta stała się trudniejsza. Szwajcaria jest mimo to przepiękna i potrafią tam zorganizować fajny wyścig. Udział w Tour de Suisse to zawsze przyjemność.

Jeśli chodzi o maj, to jestem wiecznie rozdarty. Giro d'Italia to wyjątkowy wyścig o przebogatej tradycji i zawsze jest tam pięknie, ale lubię też bardzo Tour of California. Jest, że tak powiem, „zagraniczny". W głowie kolarza najważniejsze rzeczy dzieją się w Europie, wszystkie tutejsze wyścigi są bardzo ważne. Gdy jedziemy do Stanów, wszyscy w zespole łapią większy luz, co w dużej mierze wiąże się z temperamentem Amerykanów. Wszystko jest tam możliwe, każdy stara się jak najlepiej wykonywać swoją pracę i nie ma mowy o tym, żeby mieli liczyć ekstra za dodatkową poduszkę. Zespoły wynajmują wielkie kampery, dla nikogo nie brakuje w nich miejsca, a w hotelach wszyscy śpimy w wielkich łożach. W Europie nie ma o czymś takim mowy. Na Starym Kontynencie zwykle gnieciemy się jak sardynki w puszce w jakimś słabym sieciowym hotelu. Nastawienie ludzi robi wielką różnicę, to właśnie dzięki niemu możemy się tam poczuć trochę jak na

wakacjach. Amerykanie są bardziej wyluzowani. Gdy ścigamy się w takich Włoszech, wszyscy są tam strasznie nakręceni, pewnie od nadmiaru espresso – bardzo szybko i dużo mówią, potrafią się też porządnie zdenerwować. W Kalifornii ludzie wrzucają na luz. To ważny wyścig, ale nie na tyle istotny, żeby miał zadecydować o całym sezonie. Dobry wynik w USA to spory kop motywacyjny, ale jeśli komuś się tam nie powiedzie, to całe jego lato nie legnie w gruzach. Wieczorami w hotelach można spotkać całe zespoły na pogaduchach, ich członkowie jedzą gdzieś na tarasie, czasem coś grillują, atmosfera jest genialna. Poza tym na Zachodnim Wybrzeżu podają znakomitą kuchnię meksykańską – a kto jej nie lubi? Kawa jest za to do luftu, ale cóż, nie można mieć wszystkiego.

Gdy zawodnik wie, że trafi do ekipy na Tour de France, czerwiec ma raczej lekki. W przeciwnym razie będzie chodził zestresowany i usiłował przekonać szefostwo teamu, żeby znalazł się w zespole. Wtedy liczy się każdy dzień. Część młodszych zawodników albo pomocników pracujących na lidera może nie być pewna miejsca w składzie na Tour de France aż do zakończenia Tour de Suisse, który odbywa się zaledwie na kilka tygodni przed startem francuskiej imprezy. Taki zawodnik słyszy od zespołu: „Chcesz pojechać na Tour? To pokaż, że warto cię wziąć”. Stres jest wówczas olbrzymi. Co prawda większość mediów i fanów koncentruje się tylko na liderach i największych gwiazdach wyścigu, ale Tour de France dla każdego zawodnika jest punktem zwrotnym w karierze. Nawet gdy czyjaś rola ogranicza się do podwożenia bidonów z wodą z samochodu zespołowego, to każdy kolarz chce móc pochwalić się udziałem w tej imprezie, bo to w tym sporcie najwyższy możliwy poziom. To coś, co się podkreśla, z czego jest się dumnym. Nie wszyscy znają się na kolarstwie, nie wszyscy się nim interesują, ale każdy słyszał o Tour de France.

Zwykle wygląda to tak, że w zespole murowaną obecność w składzie na Tour ma jakichś pięciu–sześciu zawodników, do wzięcia są zatem jeszcze dwa lub trzy miejsca, a rywalizować o nie będzie siedmiu czy ośmiu chłopaków. Bardzo przeżyłem swój pierwszy Tour w karierze, choć byłem jeszcze młody i włączenie do ekipy nie oznaczało dla mnie być albo nie być w kolarstwie. Wiedziałem przecież, że jeśli nie trafię do zespołu, będę miał szansę w kolejnych latach. Wypadłem całkiem nieźle, choć były to jeszcze lata dopingu i czystemu zawodnikowi z trudem przychodziło rywalizować ze wspomagającymi się kolegami. Nie mówię, że było to niemożliwe, bo nadal uważam, że najważniejszy jest talent, ale wystarczy spojrzeć na najbardziej znanych zawodników z okolic 2005 roku, by zrozumieć, co mam na myśli. Niewielu tam takich, których nie otaczałyby żadne kontrowersje. W tamtym okresie wielu kolarzy regularnie stosowało CERA, czyli trzecią generację EPO, a także doping krwi.

Stres związany z udziałem w Tour de France nie dotyczy wyłącznie zawodników. Widać go w całym zespole, od mechaników i masażystów aż po dyrektorów i menedżerów. Pod wieloma względami to najważniejszy wyścig w całym roku, wszystko robi się z myślą o udanym lipcu, wszystko zależy od udanego lipca, wszyscy chcą wypaść wtedy doskonale. Tu nie ma miejsca na najdrobniejszy błąd, każdy jest nieustannie obserwowany. Czasami osiąga to wręcz poziom absurdu, bo wystarczy, że przy kolacji któryś z kolarzy poprosi o sól i pieprz, a dwie osoby zrywają się z miejsc, bo każdy chce podać te rzeczy jako pierwszy. Moim zdaniem nikomu to nie służy. Stres nie pomaga, pracownicy klubu lepiej wywiązywaliby się ze swoich obowiązków, gdyby traktowali ten wyścig jak każdy inny i odrobinę wyluzowali. Pod tym względem niczym nie różnią się od kolarzy – na Tour jadą wyłącznie najlepsi

mechanicy i masażyści, w zupełności wystarczy więc, że będą wykonywać swoją pracę tak samo jak dotychczas. Podczas wielkiego wyścigu zawodnicy nie funkcjonują w próżni, wszyscy mieszkamy w tym samym miejscu, spędzamy ze sobą dużo czasu, więc jedna zestresowana osoba może zestresować całą grupę.

W pierwszym tygodniu w peletonie nigdy nie brakuje wypadków. Odstępy między zawodnikami są mniejsze, wszyscy usiłujemy trzymać się jak najbliżej, przeraża nas myśl o tym, że moglibyśmy zostać z tyłu, a w związku z tym zakręty pokonujemy wyraźnie szybciej i hamujemy trochę później niż normalnie. Napięcie jest dosłownie namacalne. Sytuacja ta cały czas się zmienia, ale niestety nie na lepsze. Gdy zaczynałem jeździć, taka atmosfera panowała wyłącznie na Tour de France, a dzisiaj nerwowa energia jest wyczuwalna na większości imprez z cyklu WorldTour. W Catalunyi ludzie jadą tak, jakby zależało od tego ich życie. Cóż, pewnie trochę tak jest, a jeśli nawet w grę nie wchodzi życie, to przynajmniej źródło utrzymania. Presja na wyniki jest odczuwalna przez cały rok. Kiedyś wyglądało to tak, że w wyścigach przygotowujących zespoły były rozsiane po całym peletonie, chłopaki zjeżdżały do tyłu, żeby pogadać z kumplami, ale teraz jest inaczej – teraz każdy wyścig jest sprawdzianem przed Tour de France. Już w lutym i marcu wszyscy chcą pokazać, że są graczami zespołowymi i zawsze ciężko pracują na lidera. Poszczególni zawodnicy uskarżają się nawet na swoją pozycję na trasie, bo każdy chce być z przodu i pracować albo jechać tuż za pracującym zawodnikiem, bo dzięki temu jest się bardziej widocznym. To wszystko bzdury. Teoretycznie rzecz biorąc, warto jechać z przodu, bo można szybciej zareagować, ale tak naprawdę kolarstwo jest sportem taktycznym i każdy umie wskazać te miejsca trasy, gdzie coś może się wydarzyć. Gdy

wiadomo, że zaraz ktoś zaatakuje, dobrze jest być blisko swojego lidera, ale we wszystkich innych przypadkach to zwykły show. Wychodzi z tego tylko wielki stres i niewiele więcej.

W sierpniu jest już po Tourze, ale to nie oznacza końca ścigania. Kolejne kryteria odbywają się niemal jedno po drugim, więc dla niektórych jest to trudne kilka tygodni. Prawdopodobnie właśnie dlatego nigdy nie pozwoliłem sobie na szalone świętowanie w Paryżu. Niektórzy lubią się rozerwać po ostatnim etapie Tour de France, ale ja wiem, co mnie niedługo czeka, więc wolę zachować koncentrację. Nie bez znaczenia jest również fakt, że bardzo tęsknię za domem. Po mecie na Polach Elizejskich organizowane jest zespołowe przyjęcie. Kiedy skończymy kolację, często jest już 23.00, więc mogę iść spać. Co innego, gdy się wygra, wtedy człowieka napędza szczęście i potrafi świętować naprawdę długo. Zwycięzca rzadko trafia do łóżka w nocy. Zapewniam też, że po trzech tygodniach intensywnego ścigania się kac jest znacznie większy niż normalnie. W Paryżu jest klub, do którego chętnie chadzają zawodnicy, ale po trzech tygodniach ścigania się z nimi naprawdę nie chcę ich już oglądać. W tym momencie chwilowo mam dość wszystkich kumpli i pragnę zobaczyć się z żoną.

Kryteria to fajna sprawa, bo przychodzi na nie wielu fanów i to ten tradycyjny aspekt kolarstwa, który zawsze lubiłem. Problem w tym, że jeżdżenie z wyścigu na wyścig jest bardzo uciążliwe. Niektórzy zawodnicy jadą w dziesięciu czy nawet 11 takich kryteriach w mniej więcej tyle samo dni, ponieważ to znakomity sposób na zarobek. Zwłaszcza dla zawodników spoza ścisłej czołówki te dwa tygodnie potrafią być najbardziej lukratywne w całym sezonie.

Zawsze miło się jedzie w Clásica de San Sebastián. Jak już wspominałem, lubię się ścigać w Kraju Basków, a że po Tourze wszyscy mają jeszcze mocne nogi, zawsze jest tam szybko i ekscytująco. Świetnie jadą nawet ci, którzy wcześniej zażynali się w kolejnych kryteriach. Nie wydaje mi się, żeby jakiś trener umiał to wyjaśnić, ale z mojego punktu widzenia tak to właśnie wygląda.

Vuelta a España to dla mnie zawsze trochę ryzykowne przedsięwzięcie. Zdarzało mi się tam uzyskiwać dobre wyniki, ale potrafiłem też kompletnie tam nawalić, bo byłem po prostu skonany po Tour de France. Niełatwo jest utrzymywać najwyższą formę przez tak długi czas. Sam wyścig jednak bardzo lubię. Warto wspomnieć choćby o tym, że start do kolejnych etapów odbywa się trochę później niż zwykle. W ostatnich latach jest tam niestety więcej transferów, a to zawsze jakaś uciążliwość. Gdy jechałem tam dwa pierwsze razy, w porównaniu z Tourem i Giro Vuelta ciągle jeszcze wypadała słabo. Startowali tam głównie Hiszpanie i ci kolarze z czołówki, którzy przygotowywali się do mistrzostw świata. Na 100 procent ścigali się zaś tylko ci, którzy nie mieli jeszcze podpisanych kontraktów na następny sezon. To wszystko zdążyło się jednak zmienić. Wystarczy spojrzeć, jak ważny był to wyścig dla Chrisa Froome'a, gdy wreszcie udało mu się go wygrać.

ZESPÓŁ

Na liderze zespołu spoczywa duża presja. Pewnie on sam nie zawsze zdaje sobie z tego sprawę, ale ta funkcja powoduje, że w zawodniku zachodzi jakaś zmiana. To chyba nieuniknione. Gdy sam byłem liderem i schodziłem na śniadanie w trakcie obozu treningowego albo wyścigu, interesowało mnie wyłącznie jedzenie i moje samopoczucie. Nie zawsze mi zaświtało, żeby zapytać innych, jak się czują albo czy czegoś nie potrzebują. Zachowywałem się, jakbym miał klapki na oczach, w moim życiu chodziło wtedy wyłącznie o następny wyścig i wykonanie zadania.

Teraz jestem jednym ze starszych zawodników w zespole i wygląda to zupełnie inaczej. Dbam o to, żeby liderowi niczego nie brakowało, pogadam z nim o tym, czego potrzebuje i jak się ogólnie czuje, ale mam też na oku młodszych chłopaków, bo im przydaje się mentor. Gdy niewłaściwie się odżywiają albo zaczynają chorować, zwykle potrafię dostrzec pierwsze symptomy, zanim jeszcze zwrócą na nie w ogóle uwagę, i dlatego mogę zasugerować im jakieś drobne zmiany. Wewnętrzna dynamika zespołu jest bardzo ważna z punktu widzenia uzyskiwanych przez niego wyników, ale akurat tego fani nigdy nie widzą. Dzisiaj do moich obowiązków należą te i podobne rzeczy, jestem kimś w rodzaju pomocnika sztabu szkoleniowego i łącznika między zawodnikami a kierownictwem.

Potrzeba czasu, żeby zrozumieć, że ważne są nawet najdrobniejsze szczegóły. Odpowiedni trening to niejako rzecz oczywista, ale dopiero dzięki doświadczeniu zawodnik uczy się zwracać uwagę na właściwe sprawy. Podam przykład: podczas

wyścigów wielu z nas niechętnie wymienia uścisk dłoni, zwłaszcza z obcymi. Brzmi to jak wyznanie hipochondryka, ale tak naprawdę nigdy nie wiadomo, co kto ma na dłoniach, a przecież nawet taki drobiazg jak gorączka może położyć kolarzowi cały sezon. Jeśli ktoś ma normalną pracę w biurze, bierze kilka dni chorobowego i może odpocząć, ale gdy ktoś przygotowuje się do walki o osiągnięcie wielkiego celu, taka niedyspozycja może oznaczać katastrofę. Obecnie nasze treningi są tak konkretne i tak szczegółowo zaplanowane, że już kilka pominiętych sesji może spowodować poważne problemy. Gdy coś przyplącze się komuś przed Tour de France i z tego powodu nie wystartuje w Critérium du Dauphiné, straci cenne kilometry wyścigu. Potrzebujemy takich startów, by utrzymać najwyższą formę. Taka przerwa ma również skutki psychologiczne, bo kolarza zaczynają nachodzić wątpliwości – wszyscy inni szlifują formę na wyścig, a on siedzi w domu, chory.

W takiej sytuacji w domu zawodnik przeżywa duży stres. Rodzina ewidentnie to odczuwa, a mnie to przeszkadza, bo gdy już z nimi jestem, nie chcę być burkliwym dupkiem. Kiedy osiągnę już moje ambitne cele, bliscy od razu zauważają zmianę w moim zachowaniu. Z miejsca mam lepszy nastrój, jestem bardziej rozluźniony, znajduję więcej czasu na zabawę i ogólnie wspólne towarzystwo. Problem w tym, że przed wielkimi wyścigami zawsze jestem spięty. Czasami mam poczucie, że zaraz dopadnie mnie wypalenie. Czy wystarczająco dużo trenuję? A może za dużo? Pamiętam sytuacje, w których byłem mocno skoncentrowany na treningu i zrzuciłem sporo kilogramów. Powinienem być w doskonałej formie, a czułem się kompletnie do niczego. Do tego gdy człowiek się starzeje, zaczyna się zastanawiać, jaki to wszystko ma sens. W takich chwilach naprawdę poważnie rozważa się zakończenie kariery.

Gdy jest się w szczytowej formie, wszystkie związane z tym poświęcenia są tego warte, nawet świadomość, że nie jest się tak dobrym mężem czy ojcem, jak mogłoby się być, bo każdą minutę każdego dnia przeznacza się na kolarstwo. Gdzieś z tyłu głowy ma się przekonanie, że na tym właśnie polega ta praca, że w ten sposób zarabia się na życie i kiedyś, w przyszłości, będzie jeszcze czas, by zająć się rodziną na pełny etat. Kiedy jednak to wszystko nie przekłada się na wyniki sportowe, pojawia się zwątpienie. Znam kilku kolarzy, którzy często się nad tym zastanawiają. Przecież nie chodzi o to, żeby żona cieszyła się, że jej mąż jedzie na wyścig.

Co oczywiste, nie ma dwóch takich samych zawodników. Czasem patrzę na młodych chłopaków i odnoszę wrażenie, jakby nie mieli w życiu żadnych trosk. Są niezwykle wyluzowani. Gdy to ja byłem na ich miejscu, także sprawiało mi to radość, ale czułem też ciężar. Dzisiaj uważam, że mogłem być bardziej uprzejmy, zwłaszcza na samym początku. Mój agent powtarzał mi, że powinienem okazywać więcej pokory i uważać na to, jak traktuję innych, ale sytuacja nie była dla mnie wtedy naturalna i ewidentnie nie do końca sobie z nią radziłem. To oczywiście dość powszechny problem. Mieliśmy kiedyś lidera, który przed ważnymi wyścigami bardzo się stresował i to odbijało się na całym zespole. Raz uznał, że musi zrzucić kilka kilogramów, przeszedł zatem na dietę niskobłonnikową. Pewnego dnia zupełnie niespodziewanie oznajmił nam, że wszyscy inni też powinni ograniczyć spożycie błonnika. Pilnował nas niczym jakiś policjant i wrzeszczał na masażystów, gdy podawali nam na śniadanie niewłaściwe płatki. Było to nie tylko dziwne, ale i potencjalnie szkodliwe, bo przecież każdy organizm inaczej reaguje na zmianę diety. Mogło to poważnie zaszkodzić czyimś wynikom. Jeden z nas przy śniadaniu nałożył sobie na pieczywo trochę nutelli,

a wtedy nasz lider powstrzymał go i zapytał: „Naprawdę sobie na to zasłużyłeś?”. Nie tak buduje się zespół, zwłaszcza jeśli trzeba potem prosić tych samych zawodników, by podczas wyścigu dali z siebie wszystko na rzecz lidera.

Przed którymś z Giro odebrałem mojego pierwszego iPoda. Załadowałem na niego kilka filmów, żeby oglądać je na tym malutkim ekraniku. Mieszkałem w jednym pokoju z liderem naszego zespołu, więc rankiem, gdy już się obudziłem, po prostu oglądałem sobie filmy. Czekałem, aż też się obudzi, nie chciałem mu przeszkadzać. Wieczorami razem oglądaliśmy do 23.00 powtórki z wyścigu, a potem on wrzucał jeszcze coś na ząb, zakładał górę z długim rękawem i wyłączał klimatyzację, nawet w największe upały. Był cholernie zdyscyplinowany i kompletnie przerażony tym, że mógłby zachorować. Zachowywał się w ten sposób co wieczór, a że z nim mieszkałem, musiałem robić to samo. Początkowo wydawało mi się to dziwne, potem jednak uważniej przyjrzałem się innym chłopakom. Niektórzy w czasie wielkiego touru przez trzy tygodnie co wieczór jedzą na kolację dokładnie to samo. Inni w ogóle nie tykali warzyw, bo ktoś im powiedział, że obsługa hotelu myje je w brudnej wodzie. Ilość przesądów w kolarstwie jest porażająca. Niejednokrotnie jest tak, że alkohol pojawia się dopiero wtedy, gdy zawodnikowi idzie źle albo gdy tak naprawdę mu nie zależy. Pod koniec sezonu od czasu do czasu można spotkać jakiegoś znanego kolarza na piwie, ale jeśli na Giro albo Tour de France kompletnie komuś nie idzie, do kolacji wejdzie i butelka wina. Mam nadzieję, że ja nie byłem aż tak słaby.

Dzisiaj jestem innym zawodnikiem. Przed jakimś ważnym etapem albo kluczową czasówką o wynik lidera denerwuję się chyba bardziej niż on sam. Gorzej przez to śpię, problemy z zaśnięciem mam nawet po takim etapie. To o tyle zabawne, że

wszystkim nam przytrafiają się trudne momenty w wyścigu, popełniamy błędy, mamy pecha. W takich sytuacjach przez resztę dnia mielę to w głowie i zastanawiam się, co mogłem zrobić inaczej i jak uniknąć czegoś takiego w przyszłości. Nazajutrz rano spotykam mojego lidera, a ten jest wyspany i radosny jak skowronek. To bardzo ważna umiejętność – wiele wyścigów zostało przegranych przez to, że zawodnicy zamartwiali się rzeczami pozostającymi poza ich kontrolą. Po zakończonej imprezie lider siada i wykonuje drobiazgową analizę tego, co się udało, a co nie, ale w trakcie startów pozostaje skupiony na wyzwaniu. Uważam, że tego rodzaju koncentracja to atut zarezerwowany dla garstki szczęśliwców, którzy są pewni swojego talentu.

Rola kapitana zespołu wiąże się z mnóstwem obowiązków, nawet jeśli nie zawsze widać to w telewizji. Podczas wyścigu to ja podejmuję decyzje, jeśli nie ma akurat z nami dyrektora sportowego, moim zadaniem jest również nieustanne przekazywanie mu informacji, żeby mógł dokonywać jak najlepszych wyborów. Rozmawiam z zawodnikami innych ekip, oceniam nastroje panujące w peletonie, próbuję wywnioskować, co wszystkie inne teamy zaplanowały na dany dzień. Załóżmy, że na początku etapu urywa się jakaś grupa ucieczkowa – można wysłać do niej jakiegoś zawodnika, na wypadek gdyby uciekinierom udało się zostać z przodu. Jeżeli natomiast Marcel Kittel i Mark Cavendish nastawiają się na sprint, to nie ma takiej potrzeby, bo kolarze Team Katusha-Alpecin oraz Team Dimension Data już dopilnują, żeby dopaść uciekinierów. Gdy planuje się jakąś akcję, z taktycznego punktu widzenia warto rozpowiedzieć to i owo w peletonie. Jeżeli zamierzamy walczyć o zwycięstwo dla naszego sprintera, to dam znać innym ekipom, że nie ma sensu próbować wczesnego

ataku. Jeśli mi uwierzą, to przełożą taki wczesny atak na inny dzień. Jeśli się uda, to świetnie, bo nie trzeba wtedy gonić sporej grupy bardzo mocnych zawodników, którzy wypracowali sobie sporą przewagę. Nieustannie zabiegam o to, by chłopakom z mojego zespołu jechało się danego dnia jak najłatwiej.

Dobry kapitan powinien mieć charakter i utrzymywać bliskie relacje z wieloma innymi kolarzami. Potrzebna jest też płaszczyzna porozumienia z dyrektorami sportowymi, bo kapitan spędza w ich towarzystwie więcej czasu niż inni zawodnicy. Podczas wielkiego touru któryś z dyrektorów co wieczór przychodzi do mnie do pokoju, żeby omówić strategię na jutrzejszy etap. Oczywiście nie każdy DS się na to decyduje, moim zdaniem przynosi to jednak obopólne korzyści. Do tego bardzo ważny jest autorytet w gronie własnych partnerów zespołowych i wiara w słuszność podejmowanych decyzji. Pewnego razu naciąłem się, pozwalając liderowi dokończyć pogawędkę, zanim pociągnąłem go na czoło peletonu z obawy przed bocznym wiatrem. Powinienem był wtedy nalegać i powiedzieć mu, że skoro to takie ważne, może zadzwonić do kolegi wieczorem, ale pozwoliłem mu dokończyć. W tym czasie ktoś z przodu mocniej zakręcił korbą i peleton podzielił się na dwie części, przy czym my znaleźliśmy się w tej niewłaściwej. Potem desperacko usiłowaliśmy gonić prowadzącą grupę, wkładając w to mnóstwo energii, której nie musielibyśmy marnować, gdybym podjął inną decyzję. Jakby tego było mało, gdy już doszlusowaliśmy do przedniej grupy, okazało się, że nasi chłopacy nie wiedzieli, że zostaliśmy podzieleni, a w związku z tym aktywnie pomagali pracować na czele. Starali się jak najdalej odjechać drugiej grupie. Niełatwo jest powiedzieć gwieździe zespołu, co ma robić, ale czasem tak właśnie trzeba zrobić, żeby gwiazdor nie przegrał ważnego wyścigu.

Z czasem nauczyłem się czerpać z tego radość, choć początkowo oczekiwałem dla siebie innej roli. Dzisiaj lubię jednak taktyczne aspekty kolarstwa, chętnie przekazuję wiedzę młodszym zawodnikom, ponieważ to zupełnie inny świat od tego, w którym jeździli wcześniej – i nie ma tu znaczenia, jak ogromny mają talent. Udziału w wielkim tourze trzeba się nauczyć, podobnie jak trzeba się nauczyć oszczędzania energii i dbania o samego siebie. Doświadczeni zawodnicy są zawsze cisi i spokojni, czyli zachowują się całkiem inaczej niż większość młokosów, którzy biegają tu i tam, żartują i się śmieją. Można ich spotkać, jak 30–40 minut po ukończeniu etapu stoją i rozmawiają z kimś, choć mają na sobie przemoczony strój. Nie zadają sobie nawet trudu, żeby uzupełnić płyny. No a potem będą się zastanawiać, gdzie nabawili się tego przeziębienia albo dlaczego w trzecim tygodniu są tacy skonani. Gdy ktoś specjalizuje się w klasykach, to w porządku, ale jeśli mowa o zawodniku walczącym w klasyfikacji generalnej wielkich tourów, to powinien on zawsze skupiać się na tym, co czeka go nazajutrz. Problem z ludźmi od kontroli dopingowej miałem tylko raz. Było to podczas Tour de France, gdy zaraz po zakończeniu etapu zostałem wezwany na badania, ale nie mieli tam dla mnie ani jedzenia, ani napojów. Wydaje mi się, że moja reakcja zaskoczyła lekarza, bo w takich okolicznościach raczej nie należy się stawiać, ale naprawdę musiałem bezzwłocznie rozpocząć regenerację, dla kolarza bowiem nie ma nic ważniejszego.

Relacje między zawodnikami a pracownikami zespołu mogą układać się bardzo różnie i w dużej mierze zależy to od kierownictwa ekipy. Czasami wszyscy są naprawdę blisko, a innym razem pracuje się jak ze współpracownikami z drugiego końca biura. Osobiście preferuję warunki, w których

mogę wejść w bliskie kontakty z masażystami i mechanikami. Spędzamy mnóstwo czasu z dala od domu i rodziny, więc dobrze jest mieć poczucie, że na wyjazdach otaczają cię przyjaciele, znajome twarze. W większych zespołach jest to trudniejsze, bo pracuje tam więcej osób i zwykle też obowiązuje więcej procedur, których trzeba przestrzegać. Zawodnicy jedzą o innych porach niż inni pracownicy, bo dyrektorzy i menedżerowie udają się na posiłki, gdy zakończą spotkania i zebrania, a inni jedzą albo po wyścigu, albo po zakończeniu przygotowań na następny dzień. Kiedyś wszystko odbywało się w luźniejszej atmosferze. Siedzieliśmy co prawda przy różnych stołach, ale zawsze fajnie było usłyszeć, jak mechanicy się śmieją i przekrzykują przy piwie. Wykonują niesamowicie trudną pracę, więc fajnie jest widzieć, że są w dobrych nastrojach.

Obecnie zespoły stosują również rotację masażystów, podczas gdy dawniej zawodnikiem zajmowała się zawsze ta sama osoba. To też powoduje, że trudniej jest budować bliskie i mocne więzi. Czasem nie oglądam danej osoby przez cały Tour de France. Jeśli nie trafię na jej stół, to nie spotkam jej ani na śniadaniu, ani na kolacji. Niekiedy uda się z kimś zobaczyć na zebraniu zespołu, ale to wyjątek, poza tym nasze drogi się nie przecinają.

Niektóre zespoły, zwłaszcza w początkowej fazie sezonu, mają trudności z nowymi mechanikami. Problemy biorą się przede wszystkim stąd, że ekipy nie chcą wydawać na wynagrodzenie dla doświadczonych ludzi. Na takich wyścigach jak Dubai Tour w peletonie zawsze znajdzie się paru chłopaków, którzy skarżą się na przeskakującą przerzutkę albo ocierające opony. Wina za to spadnie na biednego początkującego mechanika, a tymczasem facet robi, co w jego mocy. Takie sytuacje by się nie zdarzały, gdyby kierownictwo przeznaczało większy budżet na zatrzymanie bardziej

doświadczonych ludzi. Można zatrudniać nowych, ale trzeba mieć też doświadczonych mechaników, którzy ich przeszkolą. Nie można rzucić kogoś na głęboką wodę i kazać mu zadbać o całą grupę niezwykle wybrednych zawodników. Zwykle wygląda to tak, że ci naprawdę dobrzy mechanicy jeżdżą z zespołem przez kilka lat, a potem odchodzą, żeby zająć się czymś innym. Chcą robić coś, co daje więcej frajdy i pozwala być bliżej domu. Absolutnie ich za to nie winię, bo zarabiają marnie, oczekuje się od nich pracy w nieludzkich godzinach i do tego większość roku upływa im w trasie.

Skutki tego rodzaju skąpstwa odczuwają wszyscy. Jeśli chodzi o cięcie kosztów, zespoły kolarskie momentami posuwają się do komicznych absurdów. Powiedzmy, że wygraliśmy właśnie etap wielkiego touru, ale wieczorem przy kolacji i tak możemy się dowiedzieć, że wino kosztowałoby za dużo. Inny przykład: zawodnik jedzie z wyścigu na wyścig i dostaje wytyczne podróżne, dwa lub trzy pociągi osobowe i mnóstwo oczekiwania na przesiadki, a mógłby pojechać ekspresem albo w ogóle lecieć samolotem. Z doświadczenia wiem, że ostatecznie większość kolarzy płaci z własnej kieszeni za szybszy środek transportu, bo nikt nie chce spędzić całego dnia na jakimś dworcu kolejowym albo jechać przez sześć godzin, gdy sprawę można załatwić w dwie.

Mój obecny zespół ma niesamowity sprzęt i możesz być pewien, że piszę to szczerze, bo nie wiesz, kim jestem, a ja niczego nie promuję. Jestem wielkim fanem ramy w moim rowerze, koła i osprzęt też są znakomite. Nigdy nie miałem z nimi problemu. To wszystko nie będzie jednak zbyt wiele warte, jeżeli dbający o to mechanik nie umie właściwie serwisować sprzętu. Mechanik musi wykazać się perfekcją zwłaszcza w pracy nad rowerami do jazdy na czas. Tutaj nie ma miejsca na błąd. Każdy

kolarz wie, jakie to uczucie, gdy wyjeżdża na trasę i nagle się okazuje, że nie może odpowiednio szybko zmieniać biegów albo dobiega go pisk okładzin hamulcowych. To spora uciążliwość, gdy ktoś wyjeżdża na trening albo pojechał na weekendowy zjazd swojego klubu kolarskiego, ale podczas zawodowego wyścigu rodzi to poważne problemy. Gdy podczas spokojnej przejażdżki zmiana biegu kończy się przeskakiwaniem łańcucha, można spróbować w trakcie jazdy podregulować linkę przerzutki albo po prostu tak to zostawić. Gdy nie jedzie się na całego, przeskakiwanie nie jest tak wielkim problemem. Czasówka to jednak inna historia, tu wszystko musi działać doskonale. Nie można przecież pedałować słabiej. No i najgorsze, co można usłyszeć, to pisk okładzin hamulcowych, bo w jeździe na czas trzeba być pewnym dystansu hamowania.

W pierwszej części sezonu największe gwiazdy wielkich tourów nie startują w wielu wyścigach, najlepsi zawodnicy pojawią się na starcie kilku kluczowych imprez, w których będą chcieli dobrze wypaść, a potem zaczną się koncentrować na najważniejszym celu w danym sezonie – Giro d'Italia w maju albo Tour de France w lipcu. Wiosenne wyścigi pomagają utrzymać formę w dalszej części sezonu, co nie zmienia jednak faktu, że przygotowanie się do konkretnego wielkiego touru wymaga olbrzymiej pracy. W związku z tym, gdy ktoś poleci do Dubaju czy Abu Zabi tylko po to, żeby przekonać się, że jego mechanik nie umie przygotować roweru do jazdy na czas – że obcierają opony i są problemy ze zmianą biegów – wpływa to fatalnie na morale takiego zawodnika, ponieważ cała jego ciężka praca przed Bożym Narodzeniem i po nim pójdzie na marne.

To trudne również dlatego, że w tego typu sytuacji kolarz nie może wyjść do dziennikarzy i obwinić o wszystko zespołu. Możemy powiedzieć, że wystąpiła usterka mechaniczna, ale

tym samym sugerujemy, że wydarzyło się coś nieprzewidzianego i jednorazowego, a nie coś, czemu można było zapobiec. Tak czy owak, nie można za to winić mechaników. Są źle opłacani i nakłada się na nich za dużo obowiązków. Dotyczy to zresztą wszystkich pracowników zespołów. Nie licząc największych ekip, takich jak Team Sky*, Katusha-Alpecin czy BMC Racing, wielu pracowników innych teamów pełni po dwie zupełnie różne funkcje albo jest kompletnie zawalonych robotą na jednym stanowisku. Im zejdziemy niżej w hierarchii, tym wygląda to gorzej. W zespole biorącym udział w cyklu Pro Continental kierowca autokaru może być jednocześnie masażystą, a zespołowy lekarz dorabiać jako kręgarz. Cóż, dzisiaj koszty tnie się wszędzie. Słyszałem o ekipach, w których skraca się czas masażu, żeby mniejsza liczba masażystów mogła obsłużyć więcej zawodników. Oczywiście, dobrze jest pilnować finansów, ale wszystko powinno mieć granice. Praca masażystów jest bardzo trudna, a porządnie wykonany masaż jest męczący. Czasem widuje się ich, jak sami masują sobie dłonie, a gdy jest się ostatnim w kolejce, masażyście brakuje już czasami siły, by wymasował głębokie warstwy mięśni tak dokładnie, jak by chciał.

Kiedyś miałem poczucie, że wszyscy się znaliśmy. Zapraszałem na rodzinne uroczystości niektórych pracowników moich dawnych zespołów, bo się z nimi przyjaźniłem. Nie sądzę, żeby dzisiaj wyglądało to tak w większości dużych zespołów, no może poza Quick-Step, bo tam panuje oldschoolowa atmosfera i wszyscy zdają się być dość blisko. Mimo to przy każdej okazji staram się zrobić coś, by budować relację ze współpracownikami. Uważam, że drobne gesty mają duże znaczenie, więc co jakiś czas podrzucam mechanikom sześciopak, żeby im podziękować i pokazać, że doceniam ich trud. Parę piw pozwala to znakomicie wyrazić.

Uważam też, że po prostu im się to należy, ponieważ naprawdę zaharowują się dla mnie i innych zawodników. Sześciopak i chwila rozmowy są dowodem, że nie jestem całkowicie obojętny na ich trud. Warto znaleźć dla nich chwilę, bo potem jakoś tak szczęśliwie się składa, że jako pierwszy dostaję nową owijkę na kierownicę. Nie chciałbym wyjść na stetryczałego marudę, martwię się jednak, że młode pokolenie zawodników nie pojmuje, jak wielkie znaczenie dla ich końcowego sukcesu ma szeroko rozumiany zespół. Wychowałem się w przekonaniu, że zespół – mechanicy i masażyści – to niemal moja rodzina, dlatego zawsze było dla mnie tak ważne, by znaleźć dla nich czas, a przynajmniej zajrzeć do nich z kilkoma piwami i podziękować za ciężką pracę.

Dzisiaj takie sytuacje zdarzają się rzadziej niż jakieś dziesięć lat temu, ale prawdopodobnie wynika to głównie z faktu, że obecnie wszyscy mają mniej czasu. Dawniej siedziało się w jakimś standardowym hotelu w obcym kraju, więc albo ktoś oglądał telewizję w języku, którego nie rozumiał, albo po kolacji szedł na kawę czy piwo razem ze wszystkimi i z nimi rozmawiał. Dzisiaj można iść do pokoju, nawiązać połączenie wideo z dziewczyną albo obejrzeć jakiś film. Łatwiej stworzyć sobie prywatną bańkę. W moim pierwszym zespole jeden z zawodników zakładał słuchawki, by cieszyć się własną muzyką, a my uważaliśmy, że to skrajnie niekulturalne, bo wszyscy słuchaliśmy tego, co ktoś włączył w głośnikach autokaru. Dzisiaj dziwnym widokiem jest ktoś bez słuchawek.

Kiedyś spędzaliśmy razem więcej czasu, graliśmy w karty. Przyznaję to z pewnym zażenowaniem, ale dużym wzięciem cieszyło się również porno. Wszyscy mieli jakieś gazetki, wymienialiśmy się nimi. Gdy dzisiaj się nad tym zastanowię, najbardziej wkręceni w to faceci prawdopodobnie przyjmowali testosteron, nic zatem dziwnego, że wiecznie chodzili napaleni.

Kilka sezonów temu prezentacja mojego zespołu odbywała się w centrum dużego miasta, w eleganckim hotelu. Nazajutrz zaczynał się pierwszy duży obóz treningowy w roku, ale już o dziesiątej wieczorem wszyscy byli w swoich pokojach, nikt nie poszedł nawet na drinka. Wydało mi się to wtedy trochę żałosne. Ja zachowałem się oczywiście tak samo, ale mam wymówkę – należę do starszego pokolenia zawodników i osiągnąłem wiek, w którym wczesne pójście do łóżka brzmi wręcz kusząco. Gdy byłem jednak świeżo po dwudziestce, takie sytuacje wydawały mi się znakomitą okazją, by trochę pozwiedzać z kolegami z zespołu. Nie mówię oczywiście o dziesięciogodzinnej popijawie, ale wychodziliśmy na jakieś dwie godziny, żeby coś wypić i się pośmiać. Dzisiaj mam poczucie, że kolarstwo jakby straciło dawny ząb. Podoba mi się, że wszyscy tak ciężko trenują i chcą być konkurencyjni, ale nie wydaje mi się, żeby dwa piwa w styczniu miały negatywnie odbić się na czyjejś postawie w Giro albo w Tour de France. Zawsze wychodziłem z założenia, że takie sytuacje pozytywnie przekładają się na atmosferę w zespole, bo zdecydowanie łatwiej jest wykrzesać na trasie ostatnie siły dla lidera, którego się zna i lubi, niż dla kogoś, o kim prawie nic nie wiesz. Spieszę wyjaśnić, że oczywiście zawsze staramy się jechać jak najlepiej, ale gdy między nami występuje jakaś więź, damy z siebie jeszcze więcej. Taka już ludzka natura. Na jednym z pierwszych wyścigów w sezonie jest szansa, by w jednym z barów spotkać kogoś takiego jak Pippo Pozzato. To oczywiście profesjonalista w każdym calu, więc wie, kiedy może sobie na coś takiego pozwolić, jego wizerunek imprezowicza nie powinien nikogo zmylić. Osobiście uważam, że to dobrze, iż niektórzy potrafią znaleźć jakąś równowagę między kolarstwem a normalnym życiem, a życie jak mnich przez 365 dni w roku trudno uznać za normalne. Gdybym sam był dyrektorem zespołu, chętnie

miałbym u siebie takiego zawodnika, ponieważ ma osobowość, jest popularny, z pewnością też sprzedaje więcej produktów sponsorów ekipy niż wszyscy inni zawodnicy razem wzięci.

Zdarzało mi się jeździć w zespołach, w których cała radość z jazdy ustąpiła miejsca stresowi. To koszmarne doświadczenie. Jeden z chłopaków wygrywał na przykład etap na Tour de France, a wśród pracowników teamu przechodziło to niemal niezauważone, bo wszyscy byli przepracowani i potwornie zestresowani. Jedną z najlepszych cech mojej aktualnej ekipy jest to, że wszyscy starają się czerpać radość z jazdy. Ten, kto miał kiedyś bliższy kontakt z zespołem jeżdżącym w cyklu WorldTour, z pewnością wie, jakie to trudne z uwagi na presję, podróże, długie godziny pracy. Mimo to naprawdę warto próbować. Coś tak nieskomplikowanego jak grill czy wspólna kolacja podczas dnia odpoczynku na ważnym wyścigu może okazać się niezwykle wartościowe. Kiedyś słynął z tego w szczególności baskijski zespół Euskaltel-Euskadi. Warto rozmawiać z ludźmi, wychodząc poza realia okołozespołowe, i starać się ich lepiej poznać. Gdy ktoś koncentruje się wyłącznie na wyścigu albo na wynikach, nigdy się nie dowie, że lekarz ekipy pasjonuje się gotowaniem, a masażysta jest wielkim amatorem piwa kraftowego. Zespół nie powinien składać się z grupy obcych sobie ludzi.

Ogólnie jednak rzecz ujmując, dawnej atmosfery bliskości już nie ma. Dzisiaj liczą się tylko wyniki i wykonanie planu nakreślonego przez kierownictwo. Nikt nikomu nie płaci za to, żeby się z kimś kumplował albo był zadowolony. Oczywiście nie twierdzę, że ekipy usiłują nas unieszczęśliwiać, to nie tak. Po prostu charakter, osobowość, przysługi i tego typu sprawy dzisiaj się już nie liczą. Kiedyś gdy coś miało dla ciebie znaczenie, to nawet jeśli byłeś trochę trudny w pożyciu, mogłeś iść z prośbą do szefa, a on postarałby ci się pomóc. Dzisiaj jest

inaczej. Jeśli nie ma czegoś w oficjalnej rozpisce, to w ogóle nie ma tematu. Niedawno poproszono mnie, żebym wystartował w małej czasówce niedaleko mojego domu. Bardzo chciałem tam jechać, ale kiedy poprosiłem mój zespół o rower do jazdy na czas, usłyszałem, że nie ma na to szans. Nie udało mi się nawet pożyczyć dwóch aerodynamicznych kół. Z jednej strony stoi za tym oczywista racja – w końcu to biznes i wszystko musi się tam zgadzać, a ja jestem tylko jednym z wielu ich zawodników. Z drugiej strony jednak team nie powinien godzić się na to, żeby jedna z jego gwiazd, jeżdżąca w wyścigach z cyklu WorldTour, pokazywała się na amatorskiej czasówce bez właściwego sprzętu. Na tamtych zawodach byłem chyba jedynym zawodnikiem, który startował bez pełnego koła. Nie mogłem przecież wziąć dowolnego starego dysku z garażu – musiałem myśleć o sponsorach, nawet jeśli oni nie myśleli o mnie.

SPRZĘT

Chcesz znać prawdę o najnowszym sprzęcie? Nie pytaj o to zawodowca, a przynajmniej nie zawodnika, który wypowiada się na ten temat oficjalnie. Mówi nam się, czego mamy używać, a naszym obowiązkiem jest odnosić się do tego sprzętu pozytywnie, nawet jeśli jest do niczego. Tak to wygląda od samych początków kolarstwa. Zajmuję się tym już od długiego czasu, a do dzisiaj zaskakuje mnie, jak słaby potrafi być czasem sprzęt. Nie mam pojęcia, jakim cudem jego producenci utrzymują się na rynku. Mniej więcej dziesięć lat temu opony Vittoria należało sprzedawać z ostrzeżeniem, że jazda na nich po mokrym stanowi ryzyko dla zdrowia. Widziałem też mnóstwo firm promujących produkty „aero", które należałoby zaskarżyć na mocy przepisów o reklamie wprowadzającej w błąd.

Jednego roku w Tour de France opony pewnej firmy wyjątkowo koszmarnie spisywały się w deszczu. Zazdrościłem wtedy ekipom jeżdżącym na continentalach, bo ich zawodnicy na mokrej nawierzchni wyglądali na zdecydowanie bardziej pewnych siebie. Pamiętam dwa długie i strome zjazdy, na których padał deszcz. Mark Cavendish i Bernhard Eisel zostawili mnie wtedy daleko w tyle, obaj jechali na gumach Conti. Przynajmniej w jednej z tych dwóch sytuacji miałem nad nimi sporą przewagę na szczycie, bo sprinterzy w górach się nie forsują i skupiają tylko na tym, żeby ukończyć etap. Potem wystarczyło im dziesięć kilometrów, żeby przemknęli obok mnie. Zwykle na zjazdach radzę sobie zupełnie nieźle, ale nie byłem w stanie się za nimi utrzymać.

Powiedziano nam chyba wtedy, że dostaliśmy wadliwą partię, że coś nie tak było z mieszanką, ale niewiele to zmienia. Bez względu na przyczynę opony okazały się do bani i zespół sporo przez nie stracił. Nasze szanse na dobre miejsca w klasyfikacji generalnej zostały zaprzepaszczone w kilku kraksach, o które w całości obwiniam tamte opony. Poza tym jeśli zawodnik nie ma pewności co do gumy, która ma zapewniać mu przyczepność, nigdy nie będzie w stanie pojechać na zjeździe na 100 procent możliwości. Gdy mam dobre opony, którym ufam, w ogóle o tym nie myślę, tylko gnam w dół, za to gdy wydaje mi się, że coś jest nie tak, czuję się jak samobójca.

Pisałem już, że zawodowi kolarze mają krótką pamięć. To jednocześnie dobrze i źle. Dzięki temu można łatwiej zapomnieć o wypadkach oraz o niezliczonych godzinach monotonnego treningu, ale oznacza to także, że jesteśmy skłonni do powtarzania głupich błędów. Wtedy cały nasz zespół przeklinał opony, ale już rok czy dwa lata później były kolega z zespołu opowiedział mi zabawną historię. Pakował do samochodu wszystkie rzeczy tuż przed wyjazdem na szereg kryteriów, gdy jego spojrzenie padło na komplet kół aero z tamtego sezonu. Bardzo mu się podobały. Większość dostawców sprzętu nie pozwala zabierać tego typu rzeczy do domu i wykorzystywać we własnych startach, więc tym bardziej uznał to za uśmiech losu. Jakby tego było mało, dostrzegł na tych dyskach nowiutkie szytki. O tym, że nie był to jednak dar losu, przekonał się w połowie jednego z kryteriów, gdy lunął deszcz. Facet miał za sobą udany sezon, więc organizator ściągnął go jako jedną z głównych atrakcji. Spodziewano się, że wygra albo chociaż skończy wyścig na wysokim miejscu.

Jak zapewne wszyscy wiedzą, w letnich kryteriach kolarskich organizowanych po Tour de France zawodnicy nie nastawiają

się na zbyt ostrą rywalizację. Ujmując rzecz najłagodniej, organizatorzy dają kibicom to, na czym im zależy. Mój kumpel miał udany sezon, a to oznaczało, że mógł liczyć na dobrą stawkę za udział w imprezie, ale oznaczało to również, że wszyscy oczekiwali od niego, że znajdzie się w czołówce. Ale gdy tylko droga zrobiła się trochę mokra, wróciły koszmarne wspomnienia, więc na kolejnych kilku rundach w niewielu wolnych chwilach, w których nie ślizgał się po asfalcie, przeklinał na zmianę siebie i producenta opon.

Gdy mi to opowiadał, śmiałem się do rozpuku, bo widziałem tę sytuację oczyma wyobraźni. Na tamtych gumach na mokrym ledwo dało się pokonać zakręt, a co dopiero nadążać za innymi na wąskiej trasie kryterium kolarskiego. Zatrzymał się więc w spokojniejszym miejscu i postanowił spuścić trochę powietrza, licząc, że to trochę poprawi sytuację, ale nic z tego. Gdy dołączył do prowadzącej grupy, która go dublowała, musiał wszystko wyznać. Przeprosił chłopaków i wytłumaczył im, że organizator oczekuje go na podium, po czym dodał, że ledwie mieści się w zakrętach. Na szczęście inni zawodnicy orientowali się, na czym to wszystko polega, więc razem postarali się, żeby wszystko wypadło wiarygodnie. Dali mu się utrzymać w grupie, a na mecie pozwolili mu zająć trzecie miejsce. Takie rzeczy tylko w kolarstwie zawodowym.

Niedawno mój zespół zabrał na obóz treningowy partię jakichś nowych prototypowych opon do przetestowania. Byłem dosłownie wściekły. Najpierw wydają niemałe pieniądze na budowę zespołu złożonego z kosztownych i kruchych zawodowych sportowców, a potem oczekują, że wcielimy się w rolę manekinów do testów zderzeniowych. Nie rozumiem, dlaczego producenci ogumienia sami nie robią tych testów – przekonaliby się, jak to miło spaść z roweru na tyłek. Niezmiernie bym się cieszył, gdyby ktoś od nich zechciał

wyjaśnić mi logikę, którą się kierują. Z marketingowego punktu widzenia korzystnie jest móc stwierdzić, że to czy tamto zostało przetestowane przez zawodowców, ale tak naprawdę urządzenie laboratoryjne pozwala dokonać znacznie bardziej rzetelnej oceny nowego rozwiązania i jest przy tym wielokrotnie tańsze. Co będzie, jeśli jakiś gówniany produkt spowoduje, że wszyscy nasi zawodnicy zaliczą glebę? Wcześniej tamtego roku na obozie treningowym jeden z naszych najważniejszych chłopaków wypadł z drogi właśnie z powodu nowych opon i potem ciągnęły się za nim jakieś urazy. Całymi tygodniami nie był w stanie wsiąść na rower. Abstrahuję już od faktu, że oczekiwanie od kogoś, że będzie testował niesprawdzony produkt w ekstremalnych warunkach, jest po prostu nie w porządku. Nawet jeśli spojrzeć na to obiektywnie, to jesteśmy po prostu zbyt kosztowni, żeby korzystać z naszych usług w taki sposób. Co za geniusz wymyślił, że warto ryzykować kontuzję zawodnika, któremu za jeżdżenie rowerem płaci się miliony euro? Przecież jeśli ten kolarz zalegnie w szpitalnym łóżku albo na kanapie w domu i zamiast trenować będzie oglądał telewizję, to pieniądze zostaną wyrzucone w błoto.

Chętnie pogadałbym z którymś z zawodników teamu Aqua Blue Sport o wielu rzeczach – historia tego zespołu kładzie się moim zdaniem cieniem na całym kolarstwie – zwłaszcza że jeszcze przed tym, jak ogłosiła zakończenie działalności, zszokowała mnie jej konfiguracja sprzętowa na sezon 2018. Okazało się, że zawodnicy Aqua mieli jeździć na rowerach 3T z jednorzędowym napędem SRAM. Wszyscy wychowaliśmy się z dwoma tarczami na korbie i naprawdę nie chciałbym, żeby jakiś sponsor wymuszał na mnie tak wielką zmianę. Wyobrażam sobie, że część moich zespołowych partnerów

klęłaby na czym świat stoi, gdyby gruchnęły takie wieści. Sam prawdopodobnie zacząłbym żartować o zakończeniu kariery.

Co dość niezwykłe, z szeregów Aqua Blue Sport płynęły słowa skargi, jeszcze zanim ekipa ta zakończyła działalność, więc musiało to wyglądać naprawdę źle. Publiczne krytykowanie sponsorów albo wszelkie odstępstwa od oficjalnej komunikacji marketingowej zespołu wywołują reakcję, z której dumni byliby nawet funkcjonariusze tajnej policji w dawnych krajach komunistycznych. Mimo to pamiętam, jak Adam Blythe – jeden z bardziej doświadczonych zawodników tej ekipy – otwarcie żartował, że dostali rowery torowe z dołożoną przerzutką. Ta konstrukcja naprawdę słabo nadawała się do wyścigów szosowych. Mieli tyle problemów mechanicznych, że w końcu sam szef zespołu, Rick Delaney, pożałował chyba swojej decyzji. Zapisałem sobie jeden z jego tweetów z Tour de Suisse:

> *Chciałbym tylko wspomnieć, jak wielkim zaszczytem było wspierać dzisiaj @MarkChristian8 w @tds, który jechał znakomicie, ale ostatecznie odpadł po usterce mechanicznej nr 4698 w tym sezonie. Mark, tak mi przykro!*

Z kolarzy zrobiono szczury doświadczalne – nie da się tego nazwać inaczej. Ujmując rzecz najłagodniej, w podobnej sytuacji mnie i moim kolegom nie byłoby do śmiechu. Nie sądzę, żeby decyzja ta została podjęta z uwagi na jakiekolwiek względy sportowe, w grę wchodził aspekt czysto finansowy. Znalazł się sponsor z głębokimi kieszeniami, który chciał trafić na pierwsze strony gazet. Spieszę wyjaśnić, że nie jestem zagorzałym wrogiem jednej tarczy z przodu. Takie rozwiązanie jest lżejsze, nie ma ryzyka, że spadnie łańcuch, i łatwiej się

o wszystko dba i serwisuje. W rowerach cyclocrossowych, MTB i gravelowych sprawdza się to jak najbardziej, bo zdecydowanie łatwiej jest wtedy utrzymać cały napęd w czystości. Ale w naszym przypadku, kolarzy jeżdżących pod górę i z góry, nie dostrzegam przewagi jednej tarczy nad tradycyjną korbą. Aktualnie mam przy rowerze tarcze 53-zębową i 39-zębową, zestawione z 11-rzędową kasetą. Obecnie taka kaseta może mieć na największej tarczy 28, 30, a nawet 32 zęby. Znam chłopaków, którzy stosują półkompaktową korbę z tarczą o 36 zębach, bo chcą jeszcze bardziej miękkiego napędu na podjazdy. Taki napęd daje naprawdę szeroki zakres przełożeń i nie wyobrażam sobie, żeby jedna tarcza z przodu mogła oferować podobne możliwości. Na początek warto zwrócić uwagę na większe różnice między kolejnymi biegami, co musi odbić się na kadencji. Lubię niewielkie różnice między przełożeniami, bo dzięki nim zawsze mogę znaleźć optymalny bieg dla mojego rytmu. Zawodnicy Aqua Blue musieli wachlować manetką jak wściekli w poszukiwaniu właściwego przełożenia. Jeśli wziąć pod uwagę, jak duży nacisk kładzie się we współczesnym kolarstwie na konkretne wydatkowanie mocy, naprawdę nie rozumiem, w jaki sposób 11 zębatek z tyłu ma się równać z tradycyjnym napędem dwurzędowym i oferowanym przezeń szerokim zakresem. Sprinterzy, na przykład Larry Warbasse, jeździli na kasetach o rozpiętości od dziewięciu do 32 zębów, co może być OK, choć pewnie istnieje jakiś powód, dla którego większość producentów nie schodzi poniżej 11 zębów. Specjaliści od jazdy w górach mieli natomiast kasety o rozpiętości od dziewięciu do 52 zębów, a to już moim zdaniem czyste wariactwo. Najwyższe i najniższe przełożenie może pokrywać się z odpowiednikami w tradycyjnym napędzie dwurzędowym, ale pomiędzy nimi mnóstwo się traci. Większość zawodników jeżdżących od dłuższego czasu

zaczynała z napędem, w którym przełożenie na każdym kolejnym biegu rośnie o jeden. Nie wyobrażam sobie niczego, co w kontekście wyścigowym mogłoby to rozwiązanie zastąpić.

Gdy przestanę się ścigać, będę podchodził do tego inaczej. Bez problemu wyobrażam sobie napęd typu 1x. Moja żona już dzisiaj bardzo go lubi, bo ona w ogóle mało jeździ i jest jej po prostu łatwiej, gdy musi zajmować się tylko jedną manetką. Nie interesują jej rozważania o przełożeniach i kadencji, ale nie startuje przecież w wielkich tourach. Jeśli chodzi o zawodowe kolarstwo szosowe, to moim zdaniem system napędu 1x zastosowano tylko dlatego, że firma SRAM chce sprzedać produkt. Nie chciałbym, żeby wypadło to cynicznie. Na tym polega ich działalność i jest zupełnie zrozumiałe, że chcą pokazać opinii publicznej napęd mogący sprawić, że wrażenia związane z jazdą na rowerze się poprawią. Od lat się zastanawiam i nadal nie wiem, dlaczego niektóre firmy wciąż chcą sprzedawać rowery wyścigowe ludziom potrzebującym sprzętu do jazdy na co dzień. To po prostu bez sensu, zwłaszcza że rowery, na których porusza się dziś peleton, przez ostatnie lata bardzo się zmieniły i stają się one coraz bardziej wyspecjalizowane. Kiedyś jedna rama służyła do wszystkiego, zmieniało się jedynie koła i ogumienie, by dostosować je do swojego stylu i potrzeb. Taka rama miała miejsce na montaż błotników, żeby nie ochlapywać błotem znajomych na przejażdżce w deszczowej pogodzie, zwykle można też było do niej zamocować sakwy i wybrać się rowerem na dłuższą wyprawę. Może ktoś miał jeszcze rower do cyclocrossu i rower górski, ale przeciętny rowerzysta nie miał floty różnych rowerów, jaką dysponujemy dzisiaj. A nawet jeśli ktoś ją miał, to raczej ze względów kolekcjonerskich niż z faktycznej potrzeby użytkowej.

Dzisiaj częściej widuje się ludzi, którzy mają po cztery, pięć rowerów do uprawiania różnych dyscyplin, na przykład rower gravelowy, szosowy i wyprawowy. Uważam jednak, że głupotą jest się rozdrabniać i co chwila zmieniać rowery, gdy nie chce się tego robić. Dlatego podobają mi się takie rozwiązania jak ramy 3T albo napędy 1x – pozwalają one zbudować maszynę bardziej uniwersalną i dającą więcej frajdy. W przypadku napędów z jedną tarczą z przodu dochodzi również korzyść aerodynamiczna, ale ten akurat obszar roweru jest tak „zaśmiecony" koszykiem na bidon, korbami, pedałami i nogami, że nie wydaje mi się, żeby brak przedniej przerzutki był zauważalny gdziekolwiek poza tunelem aerodynamicznym. Ogólnie jednak podoba mi się, że rozwiązanie to jest inne, a ktoś próbuje wprowadzać do peletonu nowe koncepcje – cieszę się tylko, że nie dzieje się to w moim zespole.

Najbardziej irytujące potrafią być drobiazgi, takie jak choćby licznik. W jednym roku jego dostawcą będzie Garmin, a w następnym sezonie już Wahoo albo Sigma. Może ktoś uzna, że czepiam się nie wiadomo czego, ale naprawdę nie znoszę konfigurować tego ustrojstwa, dogadywać się z mapami, podłączać do miernika mocy i tym podobnych zabiegów. Ja chciałbym po prostu jeździć na rowerze.

To jedna z tych rzeczy, o których myślę ciepło, rozważając zakończenie kariery: możliwość korzystania z tego, na co mam ochotę. Wreszcie skończą się telefony z pretensjami, bo w mediach społecznościowych opublikowałem coś niezgodnego z linią naszego sponsora. Będę mógł korzystać ze sprzętu jednej marki na szosie i innej marki podczas wypraw górskich albo szutrowych. Znakomitym przykładem jest wyścig Strade Bianche z 2018 roku. Wielu zawodników zostało wysłanych na trasę ze sprzętem, który ich zespoły uznały akurat za optymalny. Nikt tego z nami nie konsultował, choć oczekiwano

od nas jazdy w naprawdę okropnych warunkach po trudnym technicznie terenie. Białe drogi szutrowe, z których słynie tamten rejon Toskanii, stanowią trudny sprawdzian nawet przy dobrej pogodzie, ale po intensywnej ulewie, tak jak właśnie w 2018 roku, robią się po prostu zdradliwe. Właśnie to wszyscy w tym wyścigu kochamy – zawody tam są zawsze nieprzewidywalne, ekscytujące i trudne. W tego typu wyścigu nikt nigdy nie wygra fuksem. Mimo to uważam za szalone, jak niewiele do powiedzenia mają zawodnicy niektórych ekip.

Dla przedstawienia szerszego kontekstu napiszę, że w ten sam weekend organizatorzy przeprowadzili wyścig Gran Fondo dla amatorów i niemal każdy, kto podchodził do tego startu poważnie, jechał na szerszych oponach. O rowerach stricte gravelowych nawet nie mówię, bo już sama zmiana z 25 milimetrów na 27–28 milimetrów przekłada się na olbrzymią różnicę. Zaraz za startem w Sienie można było się zorientować, że choć większość ekip mądrze zdecydowała się na szersze opony, nie wszyscy zadali sobie ten trud. Najprawdopodobniej wyglądało to tak, że siedzący za biurkiem przemądrzały menedżer nie chciał grzebać w ustalonym wcześniej planie pomimo zmieniających się warunków pogodowych. Podejrzewam, że zawodnicy ostro przeciwko temu protestowali, ale co to mogło go obchodzić. Oczywiście tego rodzaju decyzji nie podejmuje sponsor, ale ten z pewnością nie chce widzieć, że któraś ze wspieranych przez niego ekip zmaga się z brakiem przyczepności. Źle by to wyglądało – żeby nie powiedzieć wręcz, że głupio – bo każdy producent ogumienia oferuje wszakże szeroki zakres rozmiarów opon. To przecież nie tak, że takie firmy jak Vittoria czy Continental nie pomyślały, żeby wyprodukować gumę o szerokości 28 milimetrów. W poprzednich latach na trasie było sucho i w tamtych warunkach opona 25 milimetrów okazała się

w porządku, więc szefowie ekip zostali przy tym, co znane i sprawdzone. Typowa mentalność kolarska – zawsze robiliśmy to w ten sposób, więc będziemy robić tak dalej. Gdy kolarzowi przydarzy się podobna sytuacja, w zasadzie ma on poczucie, że przegrał, jeszcze zanim w ogóle ruszył do wyścigu. Psychologiczny cios jest prawdopodobnie większy niż faktyczne skutki takiej decyzji dla osiągów, ale ostatecznie istotnie odbija się to na wyniku. W jeździe po szutrze albo piasku najważniejsze jest ciśnienie w oponach i ich szerokość. Można najlepiej na świecie panować nad rowerem, ale na niewłaściwych oponach nie będzie to miało żadnego znaczenia, bo zabraknie przyczepności. Ci biedacy na gumach 25-milimetrowych dosłownie zapadali się w błocie, po którym my po prostu przejeżdżaliśmy. Nie mieli żadnych szans.

Jeśli chodzi o ramy, to przez większość kariery dopisywało mi szczęście, bo z większości z nich byłem zadowolony. Niestety, niemal na każdym wyścigu widzę kogoś, kogo jest mi naprawdę żal, bo wiem, co to znaczy utknąć na okropnym rowerze. W szczytowym okresie mojej kariery rower do jazdy na czas kosztował mnie jedno lub dwa miejsca w każdym wyścigu etapowym, w którym startowałem. W każdym. To był prawdziwy złom. Gdy po raz pierwszy w karierze przedarłem się do pierwszej dziesiątki wielkiego touru, najważniejszą czasówkę życia jechałem rowerem zbudowanym na ramie, która dopiero co dotarła z fabryki. Wcześniej nie widziałem jej na oczy, ale przysłali ją specjalnie, bo sami doskonale wiedzieli, że poprzednia była koszmarna. Kazałem ściągnąć samolotem człowieka z moich okolic, który zajmował się dopasowywaniem rowerów, żebym czuł się w trakcie jazdy jak najbardziej komfortowo, ale i tak wyszedł z tego jeden wielki żart. Wystarczy spojrzeć, ile czasu spędzamy dzisiaj w tunelu aerodynamicznym, gdzie szlifujemy pozycję na rowerze

i ogólną aerodynamikę, a ona zmienia się od zupełnych drobiazgów, jak kask czy strój. No to wyobraźmy sobie, jaki efekt aerodynamiczny ma posadzenie kolarza na zupełnie nowej ramie. W tamtej czasówce wypadłem koszmarnie i nie miało to żadnego związku z moją formą na wcześniejszych etapach. W górach pędziłem jak wiatr, nikt nie był w stanie zostawić mnie z tyłu. Kiedy potem robiliśmy testy nowego modelu ramy, okazało się, że jest bardzo miękka w tylnej części – do tego stopnia, że opona obcierała momentami o górną część tylnych widełek.

Oczywiście oficjalnie nikt nie szepnął o tym ani słowa. Nie możemy otwarcie i szczerze mówić o sprzęcie, z którego korzystamy na co dzień. Nie wyszłoby to nam na dobre. Michał Kwiatkowski i Geraint Thomas zapewnią, że najlepsze rowery robi Pinarello. Taylor Phinney będzie przysięgał, że Cannondale. Marcel Kittel z pewnością twierdziłby, że najlepsze rowery robi Specialized, ale jako że w 2018 roku przeszedł do zespołu Katusha-Alpecin i jeździ na sprzęcie marki Canyon, to jego poglądy na tę kwestię też musiały się zmienić. Ja postępuję dokładnie tak samo jak oni. Robi tak cały peleton. Jeździmy na tym, za co nam się płaci, a układ ten przewiduje ponadto, że gdy ktoś nas o to zapyta, mamy wychwalać nasz sprzęt pod niebiosa. To nieodłączny element kolarstwa, ale nie ma to wiele wspólnego ze szczerością. Nieustannie zadziwia mnie fakt, że pewne firmy jeszcze nie zbankrutowały, bo od konkurencji dzieli je głęboka przepaść. Niektóre koła „aero” są tak wolne, że nie trzeba tunelu aerodynamicznego, by się o tym przekonać – wystarczy zakręcić nimi w powietrzu. Zdarzało mi się nosić okulary, które bardziej utrudniały jazdę, niż ją ułatwiały – albo od razu zaparowywały, albo niemal oślepiały właściciela, bo otwory wentylacyjne zaprojektowano w nich chyba z myślą o tym, by kierowały strugi powietrza wprost w źrenice. Wiele

przetworzonych produktów żywnościowych, głównie batonów i żeli energetycznych, jest kompletnie niejadalna. Zawodnicy sięgają po nie dopiero wtedy, gdy są naprawdę zdesperowani, dlatego też tak bardzo ekscytują się na myśl o dobrym kucharzu zespołowym albo dietetyku. Jeśli kiedyś trafisz zatem na jakąś superpochlebną recenzję produktu z ust zawodowca, weź poprawkę na to, co tu przeczytałeś. Gdy następnym razem stwierdzisz, że jakiś zawodnik nagle istotnie lepiej – lub gorzej – jeździ czasówki albo zjazdy, poświęć chwilę i sprawdź, czy jego zespół nie zmienił ostatnio sponsora.

KONTRAKTY I AGENCI

Żeby chcieć zostać zawodowym kolarzem, trzeba mieć pewne szczególne predyspozycje. Jeżeli ktoś ma inne możliwości, na przykład studia, powinien je solidnie rozważyć, ponieważ w kolarstwie duże pieniądze zarobi tylko ktoś naprawdę utalentowany.

Gdy zaczynałem karierę, wszyscy, którzy nie mieli takiej alternatywy, znaleźli się w trudnej sytuacji. Wydaje mi się, że wynikająca z tego presja skłaniała ludzi do podejmowania złych decyzji. Gdy oprócz kolarstwa nie mieli w życiu nic innego, decydowali się na działania, których tak naprawdę nie chcieli podejmować. Mam na myśli choćby doping. Ludzie pokroju Lance'a Armstronga trafiali na pierwsze strony gazet, ale w peletonie nie brakowało zawodników, którzy stosowali niedozwolone środki dopingujące wyłącznie po to, aby nie stracić umów porównywalnych z przeciętnym wynagrodzeniem w sektorze biznesowym. Kiedy jednak ktoś nie miał wykształcenia, za wszelką cenę starał się utrzymać kontrakt pomocnika w wysokości 60 tysięcy euro rocznie, bo to jednak znacznie więcej, niż zarobiłby gdzie indziej. Jeszcze w amatorach ścigałem się z zawodnikami, którzy bez problemu mogliby przejść na zawodowstwo, część z nich miała nawet szanse na jakąś sławę, ale poważnie zastanowili się nad przyszłością i postanowili się uczyć, bo to jednak bezpieczniejsze rozwiązanie.

Ten styl życia oznacza spore ryzyko. Dzisiaj łatwiej zostać rozpoznanym jako potencjalny talent już w młodym wieku, kolarstwo jest też sportem bardziej międzynarodowym i lepiej zorganizowanym niż 20 lat temu, ale to w sumie nic trudnego,

bo wtedy przypominało ono raczej cyrk. Przepływ informacji jest obecnie szybszy, łatwiej się podróżuje, a scena wyścigowa nie ma tak regionalnego charakteru jak wtedy, gdy zaczynałem. Jeśli jesteś dobry, powinieneś trafić do reprezentacji narodowej i jeździć z nią na co ważniejsze wyścigi. Istnieje też więcej zespołów młodzieżowych i są to ekipy prezentujące wyższy poziom, można więc rywalizować z najlepszymi zawodnikami w swojej grupie wiekowej. Zmieniło się też podejście w największych teamach, które obecnie chętnie inwestują w młode talenty. Nie twierdzę, że obudził się w nich jakiś altruizm – po prostu znacznie taniej jest podpisać kontrakt z młodym kolarzem i liczyć, że potem odniesie sukces, niż szukać potem budżetu na niebotyczny kontrakt dla gwiazdora. Wielu młodych kolarzy jest wyłapywanych już po roku lub dwóch spędzonych w kategorii U-23 – po prostu większe zespoły aktywnie o nich zabiegają. Dzisiaj ekipy starają się kupować z myślą o przyszłości. Prawdopodobnie ma to związek z budżetem – działalność zespołu kolarskiego staje się coraz bardziej kosztowna, a potencjalnych inwestycji pozostaje stosunkowo niewiele. W związku z tym logicznym rozwiązaniem wydaje się zatrudnienie kilku świeżo upieczonych, ale obiecujących zawodowców i wypłacanie im minimalnego wynagrodzenia zamiast utrzymywania dwóch starszych zawodników, którzy chcą więcej pieniędzy, bo ich finanse też muszą się zgadzać. W 2018 roku podniesiono minimalną pensję kolarzy. Od stycznia tamtego roku zawodnicy ze swoim pierwszym zawodowym kontraktem muszą zarabiać co najmniej 25 806 euro na poziomie Pro Continental i 30 839 euro na poziomie WorldTour. Wynagrodzenia dla starszych zawodników zaczynają się od 30 855 euro w Pro Continental i 38 115 euro w WorldTour. Całkiem nieźle jak na dzieciaka, który ciągle jeszcze mieszka z rodzicami i marzy o sukcesie

w ukochanym sporcie, zwłaszcza jeśli pochodzi z takiego kraju jak Włochy czy Hiszpania, gdzie koszty życia są względnie niskie. Jeśli uwzględnimy, że w tych państwach stopa bezrobocia wśród młodych przekracza 30 procent, to w oczach niektórych z nich możliwość zostania zawodowym kolarzem przypomina pewnie wygrany los na loterii. Do tego większość czasu spędza się z zespołem, który pokrywa wydatki, zapewnia sprzęt i tak dalej. Jeżeli zatem ktoś kocha jeździć na rowerze i w wieku około 21 lat dostanie kontrakt nawet z minimalnym wynagrodzeniem, to i tak wygląda to całkiem nieźle.

Nie muszę oczywiście dodawać, że nie są to oszałamiające kwoty, jeśli mówimy o mężczyźnie, który ma już na utrzymaniu rodzinę. Z pewnością nie da się za to planować reszty życia po zakończeniu kariery. Moim zdaniem na tym poziomie sportowym nikt nie powinien zarabiać mniej niż 60 tysięcy euro rocznie, a 80 tysięcy euro byłoby już kwotą dającą komfort finansowy. W przypadku młodych zawodników pieniądze nie powinny odgrywać większej roli, ponieważ jeśli mają oni talent, to później im ich nie zabraknie. Jeżdżę w peletonie wystarczająco długo, by wiedzieć, że plotki o oszukanych zawodnikach albo takich, którzy dali się zmanipulować swojej ekipie, są w większości przypadków nieprawdziwe. Na świecie nie brakuje zgorzkniałych byłych sportowców, którzy czują się skrzywdzeni, ale tak naprawdę kolarstwo rządzi się prawami rynkowymi i tyle.

Wszystko powyższe jest prawdą, ale z jednym zastrzeżeniem – należy sobie znaleźć dobrego agenta. Mam na myśli profesjonalistę z kwalifikacjami, który będzie kierował się najlepiej rozumianym interesem zawodnika. Wielu agentów działa wyłącznie w ramach swojej niewielkiej sieci kontaktów i bez względu na to, jakiego kolarza reprezentują, układają się tylko z trzema, ewentualnie czterema zespołami. Po prostu tam

dany agent ma wejścia. Jeżeli jednak siatka znajomości agenta jest zbyt wąska, będzie to ograniczać możliwości zawodnika. Warto mieć świadomość, że nie każdy kolarz dobrze pasuje do każdej ekipy. Niektóre teamy specjalizują się w rozwijaniu młodych talentów, inne w ogóle sobie z tym nie radzą. Pewni kolarze będą rozkwitać bez względu na okoliczności, inni potrzebują do tego optymalnych warunków. Gdybym to ja był agentem, skupiałbym się na poszukiwaniu właściwych zespołów dla konkretnych zawodników – takich, w których ktoś wzmocni potencjał moich klientów. Odpowiednie działania na tym polu mogą spowodować, że już po kilku latach młody sportowiec zacznie zarabiać naprawdę duże pieniądze – jako zawodnik kompletny będzie mógł domagać się kontraktów opiewających na wysokie kwoty.

Ktoś może spojrzeć na jakiś duży zespół, na przykład Team Sky, i dojść do wniosku, że to nie jest właściwe miejsce dla młodego zawodnika. W rzeczywistości jednak wszystko zależy od tego, o kogo chodzi. Owszem, prawdą jest, że kupuje się tam wielkie talenty, a następnie z czasem zawodnicy ci zostają pomocnikami albo nawet schodzą na dalszy plan. Robi się tak ze wszystkimi, od Marka Cavendisha, który na Tour de France musiał grać drugie skrzypce dla Brada Wigginsa, aż po Mikela Landę, który był sensacją Giro 2015 w barwach Astany, a potem spędził dwa frustrujące sezony gdzieś w drugim szeregu Sky, by następnie przenieść się do grupy Movistar. Ci wszyscy zawodnicy mieli bardzo wysokie kontrakty i szli do zespołu z przekonaniem, że zostaną gwiazdami, że są na to wystarczająco dobrzy. Posiadanie wielu utalentowanych zawodników w składzie i trzymanie się sprawdzonego zwycięzcy nie musi oznaczać braku kompetencji w zakresie rozwijania talentów. Gdybym był młodym kolarzem brytyjskim ze sporym potencjałem i wystarczającą pewnością siebie, by

twardo stąpać po ziemi w tym jakże barwnym towarzystwie, to bez wahania chciałbym jeździć w Team Sky (nawet w obliczu pojawiających się ostatnio zarzutów o stosowanie dopingu). Tacy zawodnicy jak Geraint Thomas czy Ian Stannard jeżdżą tam od najmłodszych lat i radzą sobie zupełnie dobrze. Luke Rowe też całkiem nieźle się rozwija, a przecież ma dopiero 22 lata. Tao Geoghegan Hart również znakomicie rokuje. Wszyscy oni zrobili postępy i definitywnie pozostają poza wszelkim podejrzeniem. Jeżeli jednak ktoś nie mówi dobrze po angielsku i nie jest gotów w pełni podporządkować się pedantycznemu podejściu tego zespołu (tam w najmniejszych detalach planuje się dosłownie wszystko), nie będzie to dla niego optymalne miejsce. Dobrze radzą sobie również ekipy Quick-Step i Team Sunweb. To topowe zespoły i trzeba się w nich liczyć z dużą presją, ale to jednocześnie świetne szkoły kolarstwa – każdy ich zawodnik otrzyma znakomite wykształcenie na kierunku: jak zostać czołowym kolarzem zawodowym.

Innym zespołom da się wytknąć wiele błędów. Czasami można odnieść wrażenie, że nie ma się do czynienia ze współczesnym sportem zawodowym, bo bardziej przypomina to Dziki Zachód. Każdy dba wyłącznie o siebie i własny interes, co zwykle odbywa się kosztem kogoś innego. Przyjrzyjmy się raz jeszcze wypadkom w Aqua Blue Sport. Ekipa ta postanowiła, że będą zespołem samowystarczalnym finansowo, że będzie utrzymywać się z przychodów generowanych przez internetowy sklep rowerowy. Pomysł wydawał się świetny, wyglądało na to, że wreszcie znalazł się w kolarstwie ktoś, kto szuka przemyślanych, innowacyjnych rozwiązań. Niestety, po dwóch latach projekt został zamknięty. Krążyły plotki o fuzji z inną ekipą z cyklu Pro Continental, ale nic z tego nie wyszło. Jeśli wierzyć temu, co czyta się w internecie, część zawodników dowiedziała się o tej katastrofie z Twittera (tak przynajmniej

wynikało z wpisów w mediach społecznościowych partnerki Andrew Fenna).

Oczywiście nie zawsze wygląda to tak dramatycznie, ale nawet topowe zespoły regularnie robią rzeczy, których moim zdaniem robić nie powinny. Obecnie na przykład większość ekip nie ma wystarczająco dużo zawodników, by obstawić nimi wszystkie imprezy w kalendarzu. W związku z tym zawsze wysyłają kogoś na wyścig na ostatnią chwilę, nawet jeśli zawodnik jest lekko chory czy kontuzjowany. Kierownictwo teamu robi to z pełną świadomością, że kolarz w zasadzie od razu odpadnie z rywalizacji. Na starcie musi stanąć jednak pełny skład, w przeciwnym razie zespół zostanie ukarany finansowo, więc wysyła się kogoś, by wystartował i zszedł z trasy już po kilku kilometrach, byle tylko zaoszczędzić sześć albo siedem tysięcy euro. Czasami kolarz dostaje wezwanie na dwa dni przed wyścigiem. Co bystrzejsi zawodnicy udają chorobę, ale nie jest to zbyt profesjonalne i ja nigdy bym się na coś takiego nie zdecydował. Jeśli ekipa mnie potrzebuje, to zawsze startuję, choć uważam, że czasem w ogóle nie powinno się mnie o to prosić.

Gdy ostatnio kazano mi wszystko rzucić i za kilka dni stawić się na starcie dużego wyścigu, dostałem od razu bilet powrotny na samolot. Z góry założono, że na koniec pierwszego dnia będę leciał do domu. To przykre dla kolarza, któremu należy się szacunek rozumiany jako możliwość skorzystania z czasu przewidzianego w kalendarzu na odpoczynek i odzyskiwanie sił w domowym zaciszu. Jednocześnie to kompletnie nie fair wobec organizatorów, którzy płacą zespołom, by te stawiły się w pełnym składzie. Tymczasem ekipy myślą tylko o przyjęciu pieniędzy za wystawienie zawodników, a potem zawsze znajdą jakąś wymówkę, bo przecież bilety powrotne zostały kupione jeszcze przed rozpoczęciem wyścigu. Prawdopodobnie nie jest

to największa zbrodnia, do jakich dochodzi w kolarstwie, ale przykład ten pozwala dość dobrze zrozumieć, co dla kogo jest priorytetem. Tutaj każdy dba o własny interes i ma innych w poważaniu.

W kwestii transferów z zespołu do zespołu nie jest ani trochę lepiej. Jeśli nie liczyć największych gwiazd, wszyscy czekają na jakąś wyprzedaż, by kupić zawodnika jak najtaniej. Latem 2018 roku tak to właśnie wyglądało w BMC. Nie było żadnych spektakularnych nabytków, bo wszyscy czekali, aż BMC się rozsypie, bo wtedy można by ściągnąć jednego albo dwóch zawodników tego teamu za małe pieniądze. Jeśli spojrzeć na to chłodnym okiem, dla ekip to znakomity interes, ale dla samych sportowców było to okropne doświadczenie, ze względu na stawkę w tej grze – ich przyszłość. Ostatecznie sytuację uratował polski zespół CCC Sprandi Polkowice, ale mogło się to wszystko skończyć znacznie gorzej. Dla zawodników pokroju Richiego Porte, Rohana Dennisa czy Grega Van Avermaeta nie jest to pewnie tak wielki dramat, bo są na tyle dobrzy, że bez problemu znajdą sobie ekipę, w znacznie trudniejszej sytuacji znajdują się jednak pomocnicy, że o masażystach czy mechanikach nie wspomnę.

Zawodnikowi najtrudniej jest na początku. W pierwszych sezonach staramy się chłonąć jak najwięcej i przystosować do poziomu rywalizacji w cyklu WorldTour. Prawda jest taka, że nawet najlepsi amatorzy nie są przygotowani do tego przeskoku. W tak młodym wieku dzięki talentowi otrzymuje się jedynie szansę – to absolutnie nie przywilej, lecz tylko okazja, którą trzeba wykorzystać. Komuś się uda, ktoś inny odpadnie już po dwóch sezonach. Zawodnik, który poradzi sobie z adaptacją i dowiedzie wartości dla zespołu, może liczyć na istotny wzrost wynagrodzenia przy okazji podpisywania następnego kontraktu. Obiecujący kolarze w ciągu dwóch lat

potrafią przeskoczyć z poziomu 50 tysięcy euro do 200 tysięcy euro. Żeby dostać taką podwyżkę, trzeba oczywiście udowodnić, że ma się potencjał, co nie oznacza, że od razu w pierwszym sezonie należy wygrać wyścig. W dobrym teamie wszystko zostanie zaplanowane tak, aby zawodnik osiągnął szczytową formę w wieku 25–26 lat. Większe pieniądze to również większe oczekiwania. Niektórzy niestety tego nie rozumieją i podpisują z zespołem lukratywny kontrakt z uwagi na warunki finansowe, gdy tak naprawdę dla nich samych lepiej byłoby, gdyby dalej jeździli w dotychczasowej roli i jeszcze trochę się rozwinęli, nawet przy mniejszych poborach. Utalentowanym kolarzom szefowie teamów chętnie płacą więcej, ale ci zawodnicy muszą zdawać sobie sprawę, że dla ekipy to inwestycja i w związku z tym zespół będzie oczekiwał odpowiedniego zwrotu. Nikt nie płaci sześciocyfrowych kwot kolarzowi, który na wyścigu wozi wodę, a gdy tylko zacznie się prawdziwa rywalizacja, natychmiast zostaje w tyle. Nie chciałbym sugerować, że kimś takim jest Taylor Phinney, bo chłopak ma olbrzymi talent i musiał uporać się z kilkoma poważnymi kontuzjami, ale już od 21. roku życia bardzo dobrze zarabia i czasami zastanawiam się, czy wysokie apanaże nie stłumiły jego rozwoju w dłuższej perspektywie.

Gdy coś się nie uda, chłopaki kończą kariery i potem wylewają żale w mediach społecznościowych, że zostali oszukani przez system albo przez szefostwo zespołu. Owszem, współczuję im, ale to nie wina systemu. Skoro ktoś nie utrzymał miejsca w ekipie, to znaczy, że nie stanął na wysokości zadania. Podkreślę raz jeszcze: to tylko szansa, nic więcej. Załóżmy, że jakiś zespół z Professional Continental albo WorldTour zwróci uwagę na zawodnika, który jeździ w wyścigach krajowych w Stanach. Dla takiego kolarza to niesamowita szansa, ale też wielkie wyzwanie. Ktoś taki będzie musiał się wiele nauczyć, bo

w Europie na tym poziomie kolarstwo to niemal inny sport. Zawodnik ścigający się w Stanach i zawodowiec z Europy to dwaj zupełnie różni sportowcy. W każdym teamie znajdzie się zajęcie dla kogoś tego pokroju, problem polega na tym, że rolę tę może odgrywać 100 lub 200 innych chłopaków. Gdy ktoś zostaje wybrany i faktycznie dostaje szansę, może to oznaczać, że zespół dostrzegł w nim jakiś niewykorzystany potencjał albo że zawodnikowi po prostu się poszczęściło. Jeżeli nie wykorzysta tego daru od losu, nie jest to wina systemu, lecz kwestia natury tego elitarnego sportu. Alberto Contador, Peter Sagan, Alejandro Valverde są jedyni w swoim rodzaju. Nie ma w tym żadnej magii, są tacy, jacy są, i dzięki temu zarabiają miliony euro. Im dalej będziemy jednak schodzić w dół, tym bardziej zmieni się sytuacja zawodników. Powiedzmy, że można by wymienić ze 20 topowych kolarzy, którzy dobrego dnia są w stanie walczyć o zwycięstwo na etapie górskim albo w jednym z klasyków. Każdy duży zespół chce mieć ze dwóch takich zawodników. Rzetelnych pomocników, zdolnych dzień w dzień mocno pracować na wielkim tourze, jest może 50 albo 60. Gdy dojdziemy na najniższy poziom, do wspomagających i rezerwowych, będziemy już mówić o setkach kandydatów. Nie piszę tego z pogardą, bo na różnych etapach kariery odgrywałem niemal wszystkie te role. Niektórzy kolarze po prostu pracują na początku, wożą wodę i jedzenie, co chwila zostają z tyłu, by złapać samochód zespołowy, a potem muszą gonić. Kiedy wyścig zaczyna się na dobre, gdy nad naszymi głowami pojawiają się śmigłowce oznaczające, że w domach ludzie zasiedli przed telewizorami, peleton gubi takich zawodników. Na największych górskich przełęczach pojawiają się na mecie pół godziny za wszystkimi, bo pracowali w pierwszej fazie wyścigu, wykonywali zadania, których kibice zwykle nie widzą. To ważna rola, ale nie wymaga żadnych

konkretnych umiejętności. Dlatego też zwykle nie wiem, czy mam się śmiać, czy irytować, gdy ludzie sami rezygnują, a potem się skarżą, że nie zostali potraktowani uczciwie. Są zgorzkniali, a powinni być wdzięczni. Na każdego marudzącego zawodnika, który wycofał się z zawodowego kolarstwa, przypadają setki dobrych kolarzy, którzy zrobiliby wszystko, by choć raz w życiu móc pojechać w dużym wyścigu.

Uwielbiam przyglądać się karierom zawodników, którym się udało. Taki Ted King, który wycofał się w 2015 roku, miał za sobą wiele dobrych lat kariery. Nie wydaje mi się, żeby znalazł się ktoś, kto go nie lubił. Zawodnicy tacy jak on stanowią fundament każdego zespołu, a Ted wykonywał swoją pracę tak dobrze, że jego partnerzy mogli budować na tym fundamencie swoje sukcesy. Nigdy na nic nie narzekał, nawet wtedy, gdy z uwagi na jeden bzdurny przepis został zdyskwalifikowany w swoim debiucie w Tour de France – zaliczył upadek, ale pomimo wybitego barku dojechał do mety w czasówce na pierwszym etapie, niestety zabrakło mu siedmiu sekund, by zmieścić się w limicie czasu. Otwarcie przedstawiał swoją historię i w ten sposób zebrał rzeszę fanów w mediach społecznościowych, co – jak podejrzewam – było dla niego dodatkowym atutem przy negocjowaniu kontraktów. Fajnie jest widzieć kolarzy, którzy wykorzystują otrzymaną szansę i dalej się rozwijają. Dzisiaj mamy dostęp do takich narzędzi jak Twitter, Strava czy Zwift, dzięki czemu możemy budować własną markę w bezpośrednich relacjach z fanami. Gdy ktoś robi to dobrze, przekłada się to na jego wynagrodzenie.

Ciężko powiedzieć, ile zarabiają inni zawodnicy na moim poziomie, ale gdy połowa zespołu mieszka w Monako, nietrudno się domyślić, że ekipa płaci raczej dobrze. Gdy się jedzie obok nich, można niechcący usłyszeć rozmowę o tym, że może na lotnisko w Nicei polecą śmigłowcem, no bo tak jest

szybciej niż taksówką, a kosztuje to tylko kilkaset euro. Tymczasem zawodnik jadący tuż obok może być zmuszony zachować paragon za bilet kolejowy w cenie 10 euro i czekać miesiąc na zwrot tych kosztów. Uważam, że między innymi dlatego część menedżerów woli budować zespół z młodych i obiecujących kolarzy, ponieważ tak tworzy się monolit, w którym grupa jest zawsze ważniejsza od indywidualności. Nie ma tam jednej wielkiej gwiazdy, wszyscy robią to, co do nich należy.

Znam zawodników oficjalnie deklarujących się jako mieszkańcy Monako, podczas gdy w rzeczywistości żyją gdzie indziej. Co kilka tygodni jadą do Monte Carlo i wypłacają zawrotne kwoty w gotówce, żeby nigdzie indziej nie musieli płacić za nic kartami. Wchodzisz do mieszkania kogoś takiego i w misce na owoce widzisz kilka tysięcy euro w 50-eurowych banknotach.

Nie sądzę, aby większość fanów zdawała sobie sprawę, jak wygląda struktura wynagrodzeń w kolarstwie. Zarobki nie zależą wyłącznie od renomy zawodnika i jego wcześniejszych dokonań, w grę wchodzi wiele innych czynników. Niektórzy zarabiają mniej, niżby mogli, ponieważ chcą mieć większą kontrolę nad własnym kalendarzem startów. Gdy ktoś nie chce spędzić całego roku poza domem, musi znaleźć sobie zespół, który da mu więcej swobody, a to oznacza mniejszy wybór na kolarskim rynku.

Zawsze starałem się utrzymywać jakąś równowagę, bo miałem świadomość, że dzięki temu moja kariera potrwa dłużej. Prawdopodobnie nie zarabiałem tyle, ile mógłbym, nigdy bowiem nie godziłem się na cokolwiek dla samych pieniędzy. Dzisiaj z lekkim uśmiechem myślę o tym, jak lekko przychodziło mi wydawanie forsy w okresie, gdy zarabiałem najwięcej. To nie tak, że byłem jakoś spektakularnie rozrzutny,

ale gdy zarabia się 20 albo 30 tysięcy euro miesięcznie na czysto, takie rzeczy jak lot pierwszą klasą nie stanowią wielkiego dylematu. Obecnie patrzę już na to inaczej, bo lot w obie strony w najdroższej klasie mógłby kosztować tyle, ile zarabiam przez miesiąc. Owszem, kiedyś dostawałem 15, a nawet 20 razy więcej niż obecnie, ale to właśnie ostatni rok był najszczęśliwszym w całej mojej karierze – a to coś, czego nie da się łatwo wyrazić w pieniądzu. Jeśli chodzi o realia pozasportowe, to ciągle jestem jeszcze młody, mam oszczędności, zainwestowałem też w nieruchomość, którą kupiłem za gotówkę. Nie za bardzo mam na co narzekać.

Gdybym mieszkał w Monako, prawdopodobnie bym się zastrzelił. Taki styl życia w ogóle mnie nie kręci i nie umiałbym przeżyć, że za każdym razem, gdy wejdę gdzieś na espresso, muszę zapłacić za nie pięć albo sześć euro. Męczą mnie nawet eleganccy ludzie, bo lubię moje dżinsy i koszulkę, nie przepadam za to za nadmiernym przejmowaniem się swoim wyglądem. Może i eleganccy ludzie też noszą codzienne ciuchy, ale ich trampki są dziesięć razy droższe od moich. A jak pomyślę, że miałbym płacić 15 tysięcy euro miesięcznie samego czynszu za mieszkanie… Wiem, że niektórzy tak robią i może nawet oszczędzają na podatkach tyle, że im się to opłaca, mnie jednak bardziej pasuje proste życie we własnym domu. W Hiszpanii i we Włoszech znajdzie się kilka mniejszych miast, w których umiałbym się odnaleźć, ale moja żona chciała zamieszkać tu, gdzie mieszkamy, a ja nie chciałem się rozwodzić, więc wybór był prosty.

Gdy ostatecznie zarzuciłem pomysł przeprowadzki ze względów podatkowych, jeden z moich przyjaciół powiedział, że to najlepsza decyzja, jaką mogłem podjąć, bo szczęśliwe życie rodzinne przedłuży mi karierę i sprawi, że ostatecznie zarobię więcej. Kwestie podatkowe są oczywiście ważne i zapewne

niejeden czytelnik nazwie mnie idiotą, ale ja nigdy nie podejmowałem ważnych życiowych decyzji na podstawie tego, co mi się bardziej opłaci. Mieszkasz w Andorze albo w Monako? Super, ale ja wolę widywać się z rodziną i przyjaciółmi. Para ludzi, z których jedno uprawia zawodowo sport, musi ciężko pracować nad ograniczaniem stresu, bo to naprawdę szalony i trudny styl życia. Siedzący w domu mąż czy żona nie mogą czuć się nieszczęśliwi, ponieważ wówczas będą się skarżyć, ponaglać zawodnika czy zawodniczkę do zakończenia kariery albo robić drugiej osobie wyrzuty, że za dużo trenuje. Na rowerze mogę jeździć wszędzie, a w pracy spędzam tak dużo czasu poza domem, że w kwestii wyboru miejsca na zakup domu absolutnie najważniejsze było dla mnie szczęście żony.

Prawdopodobnie można powiedzieć to o wszystkich zawodowych sportowcach, ale w kolarstwie na pewno wyróżnia się dwa rodzaje ludzi: tych, którzy żyją na wysokiej stopie i trwonią pieniądze, oraz tych, którzy koncentrują się wyłącznie na tym, by na koniec kariery zostało im coś w banku na przyszłość. To dziwne, ale gdy ktoś wchodzi na najwyższy poziom, wykazuje albo jedną, albo drugą skłonność. W każdej sferze życia dla takich jak my nie ma rozwiązań pośrednich: albo coś kochamy i robimy to na 100 procent, albo inwestujemy wysiłek w coś innego. Moim celem zawsze było zapewnienie sobie komfortu życiowego, dopóki jeszcze trwały moje najlepsze lata. Dlatego kupiłem dom, dlatego zainwestowałem trochę pieniędzy. Miałem tak już jako dzieciak. Inni zwycięzcy kryteriów młodzieżowych odbierali nagrody pieniężne i już na drugi dzień biegli do miasta kupować modne ciuchy. Ja potrafiłem chodzić po dwa–trzy lata w jednych dżinsach, a gdy już wpadła mi jakaś kasa, odkładałem ją na coś wyjątkowego, bo zawsze miałem jakiś długoterminowy cel.

Zawodnikowi może w tym pomóc dobry agent. Ujmując rzecz najprościej, należy stwierdzić, że agent powinien osiągnąć trzy cele. Po pierwsze – zorganizować podopiecznemu możliwość przejścia na zawodowstwo. Gdy ktoś jest naprawdę dobry, wygrał na przykład etap w Tour de l'Avenir albo jest mistrzem świata juniorów lub U-23, to nie potrzebuje do tego agenta, ponieważ ekipy same się do niego zgłoszą. Ale to wyjątki. Większość z nas potrzebuje skutecznego agenta, który przekona jakiś zespół, że reprezentowany przez niego zawodnik jest na tyle dobry, że zasługuje na miejsce w teamie. Bez względu na to, jaki faktycznie poziom prezentuje dany zawodnik, agent pomoże mu wybrać odpowiedni kontrakt. W większości przypadków jest to dość standardowa umowa, ale zawsze mogą się w niej znaleźć jakieś kruczki, na przykład dotyczące umów sponsorskich albo decydowania o tym, w jakich wydarzeniach pozasportowych zespół może korzystać z usług zawodnika.

Po drugie, dobry agent powinien dbać o to, aby kolarz nieustannie maksymalizował swój potencjał zarobkowy. Koncentruję się na treningu, wyścigach i rodzinie, nie muszę się martwić umową z jakąś firmą obuwniczą w Niemczech czy producentem płatków śniadaniowych z Francji. Agent powinien mieć dla zawodnika plan, zgodnie z którym w wieku 25–26 lat będzie on w szczytowej formie sportowej i jednocześnie osiągnie maksimum możliwości zarobkowych. Przedstawiciel kolarza pomaga też unikać typowych błędów popełnianych przez młodych ludzi, którzy nagle zaczynają dużo zarabiać. Kariera może potrwać zarówno siedem, jak i 15 lat. Podstawowym celem zawodnika powinno być wyduszenie w tym okresie tyle, ile się da, bo po zejściu z roweru będzie miał trzydzieści kilka lat, całe życie przed sobą i stanie przed koniecznością zaczynania wszystkiego od zera. Mój agent zawsze pilnował, żebym ostrożnie obchodził się z pieniędzmi,

nie pozwalał sobie na zbędne wydatki i odpowiednio dużo oszczędzał, a także mądrze inwestował. Gdy chcę kupić samochód, to najpierw to z nim konsultuję. Jeśli naprawdę chcę to auto, to je sobie sprawię, ale wiem, że mój agent to bystry facet i jeśli uważa, że to nie najlepszy pomysł, przed podjęciem decyzji przynajmniej dwa razy się zastanowię. Młodsi zawodnicy często mieszkają jeszcze z rodzicami i tak naprawdę nie mają żadnych większych wydatków, więc teoretycznie mogą wejść do salonu i po prostu kupić sobie samochód za 60 tysięcy euro. Mimo to ktoś powinien ich pilnować i uważać za nich na tego rodzaju wydatki. Nasze zarobki mogą wydawać się imponujące, gdy ktoś jest świeżo po dwudziestce, ale nie będziemy tyle zarabiać przez 40 czy 50 lat, tak jak to jest w przypadku przeciętnego człowieka.

Po trzecie, dobry agent powinien pomóc sportowcowi w zakończeniu kariery i przestawieniu się na normalny styl życia. Powrót do społeczeństwa potrafi być naprawdę trudny, ponieważ życie zawodowego sportowca pod żadnym względem nie przypomina życia w normalnym świecie. Zawodowy sportowiec nie myśli o tym, jak być porządnym człowiekiem, jak funkcjonować w lokalnej społeczności, jak myśleć o innych. W zawodowym sporcie ludzi uczy się czegoś dokładnie odwrotnego – egoizmu i dbania wyłącznie o samego siebie. Żyjemy w bańce, otaczają nas ludzie mówiący nam tylko to, co chcemy usłyszeć, a kiedy kończymy karierę, ta bańka pęka. Nagle nikt nam nie mówi, jacy jesteśmy wspaniali. Może zabrzmi to absurdalnie, ale część sportowców nie potrafi poradzić sobie z tą zmianą. Tracą pewność siebie, cierpią na tym ich relacje, a pragnąc ponownie zaznać znanych emocji towarzyszących byciu na szczycie, podejmują czasem głupie decyzje.

Muszę niestety przyznać, że nie brakuje złych agentów. Z jednej strony chodzi o lenistwo, z drugiej o konflikt interesów. Niektórzy mają finansowe udziały w konkretnych zespołach. To niezgodne z przepisami, ale zdarza się i tak. Część z nich bierze pieniądze za doradzanie teamom w sprawach związanych ze sprowadzaniem kolarzy i informacje, jacy zawodnicy są do wzięcia. Nie wiem, jakim cudem agent ma mnie rzetelnie reprezentować, jeśli jednocześnie myśli o własnych inwestycjach i kontraktach. Agenci pośredniczą również w transakcjach grupowych, w ramach których sprowadzają po czterech albo pięciu zawodników do jednego zespołu – liczą, że w ten sposób uzyskają korzystniejsze warunki. Czasem chcą podłączyć jakichś dwóch chłopaków pod przejście topowego zawodnika, innym razem chcą uzyskać trochę więcej dla siebie z tytułu transakcji hurtowej, no bo włożą w to mniej pracy. Zawodnik ze ścisłej czołówki może nawet nie zdawać sobie sprawy, że jego agent – przez swoje lenistwo – zaniża mu zarobki nawet o kilkaset tysięcy euro. Ponieważ kolarz ma tylko kilka lat na zarabianie naprawdę wysokich kwot, robi się z tego poważny problem. Słyszałem też o agentach, którzy brali od zespołów pieniądze za zaniżanie cen na rynku transferowym.

Nie zawsze ma się do czynienia z ludźmi na wysokim poziomie etycznym. Wielu agentów nie posiada kwalifikacji do wykonywania tej pracy. W ich postawie nie ma niczego, co pozwoliłoby mi stwierdzić: „Ten facet chce dla mnie jak najlepiej”. Nie są ani prawnikami, ani specjalistami od rachunkowości, nie zdobyli wykształcenia biznesowego, po prostu zajęli się tym dlatego, że znali właściwych ludzi. Przez ostatnią dekadę czy dwie w kolarstwie zaszło wiele zmian, ale to nadal tajemniczy i bardzo zamknięty świat. Ktoś, kto trochę się na tym zna, ma trochę kontaktów w branży, po prostu podpisuje umowy z kilkoma młodymi zawodnikami, a potem

pośredniczy w zawieraniu przez nich umów. Oczywiście wśród agentów znajdą się również porządni ludzie z odpowiednim przygotowaniem, ale standardy narzucane przez UCI nie są zbyt wysokie, a powiedziałbym też, że nikt ich szczególnie nie pilnuje. O ile ktoś nie reprezentuje członka rodziny – na przykład agentem Alberto Contadora jest jego brat – musi tylko zdać nietrudny test.

Widywałem zespoły zatrudniające agentów w charakterze doradców, a potem okazywało się, że ci fachmani reprezentowali również sportowców. Nie robili tego w imieniu ekipy kolarskiej, ale w ramach własnej działalności, więc sprawa robiła się trochę dziwna. Potem okazywało się, że agent-doradca ma brata, który też jest agentem, no i wtedy już w ogóle nie dawało się dojść, o co w tym naprawdę chodzi. Mój przedstawiciel opowiadał mi kiedyś, jak spotkał się z menedżerem pewnego zespołu. Porozmawiał z nim, a potem poszedł na umówioną rozmowę z menedżerem innego teamu. Ku jego zdziwieniu na miejscu zastał również dyrektora sportowego, z którym widział się na wcześniejszym spotkaniu, bo okazało się, że facet na boku reprezentuje zawodników. To był dawny zawodnik, który po zakończeniu kariery został szanowanym agentem. Najwyraźniej ciągle jeszcze dokonywał wyboru między dwoma ścieżkami kariery i najprawdopodobniej we wszystkich swoich rolach zachowywał się uczciwie, ale we współczesnym sporcie zawodowym to niedopuszczalne, żeby ktoś pobierający pensję w jakimś zespole doradzał zawodnikom w sprawie ich wyborów zawodowych. Nawet jeśli tacy ludzie są nie do ruszenia, to powinny istnieć przepisy chroniące nas przed tego typu sytuacjami.

Zawodnicy nie zawsze są świadomi wszystkich aspektów tej gry, części z nich też pewnie w ogóle to nie interesuje. Złych rad

i podszeptów nie brakuje, muszą tylko znaleźć się na nie chętni. Wielu kolarzy otacza się po prostu niewłaściwymi osobami. Dają się zwieść robiącej wrażenie gadce marketingowej, być może agent załatwia im mnóstwo darmowych rzeczy i w związku z tym myślą, że złapali szczęście za nogi, ale to wszystko nie ma znaczenia. W trakcie kariery zmieniłem reprezentującą mnie osobę, bo gdy poznałem mojego obecnego agenta, od razu wiedziałem, że to inteligentny gość z odpowiednimi kontaktami, by organizować dla mnie najlepsze kontrakty. Widziałem, że potrafi kreować rynek na moje usługi, i to nie tylko z trzema zespołami, ale z całą stawką.

Kolarstwo nadal pozostaje mocno prowincjonalne. Bardzo niewielu młodych zawodników francuskich podpisze kontrakty z włoskimi zespołami, bo rynek na nich jest we Francji, a oni niechętnie wyjeżdżają z dala od domu. To nie to samo co piłka nożna, gdzie to norma, że nastolatki w pogoni za szansą wyjeżdżają za granicę. Niedawno Pietro Pellegri zostawił włoską Serie A, przechodząc z Genui do francuskiej Ligue 1. AS Monaco zapłaciło za tego bardzo obiecującego włoskiego piłkarza 25 milionów euro, choć ma on dopiero 17 lat. Dlaczego podaję akurat jego przykład? Bo tak naprawdę przeniósł się tylko o kilka godzin jazdy samochodem na południe. Tymczasem w kolarstwie w zasadzie się nie zdarza, aby obiecujący młody zawodowiec z Nicei skierował się w przeciwną stronę, by jeździć we włoskim zespole. Po części bierze się to z tego, o czym już mówiłem – kolarstwo pozostaje sportem dość prowincjonalnym. Wynika to również z faktu, że obecnie nikomu nie opłaca się inwestować w rozwój młodzieży, ponieważ kiedy młody zawodnik odchodzi, zespół nie dostanie z tego tytułu żadnych pieniędzy – nie ma w tym przypadku „kwoty transferu”. Liczę na to, że także w tej dyscyplinie zostaną podjęte kroki na rzecz wsparcia rozwoju młodych

zawodników. Wydaje mi się, że zaczątki takich działań widać już w niektórych zespołach z cyklu WorldTour, organizujących „drużyny rozwojowe”. Mimo to nadal jesteśmy o całe dziesięciolecia za innymi popularnymi dyscyplinami i uważam, że można zrobić znacznie więcej, by zachęcić zespoły do układania długofalowych planów.

Moim zdaniem kolarstwo znajduje się obecnie na podobnym etapie, jak piłka nożna albo inne sporty ligowe, baseball czy futbol amerykański w latach 70. lub 80. XX wieku. Nadal nie znaleziono optymalnego sposobu zarabiania na tej dyscyplinie, dzielenia przychodów i promowania jej rozwoju. Mam nadzieję, że wszystko zmierza we właściwym kierunku, ale w obecnej postaci kolarstwu nie uda się moim zdaniem w pełni zrealizować drzemiącego w nim potencjału. Gdyby tak jedna grupa zebrała się w sobie i wykupiła wszystkie inne, byłaby to najlepsza rzecz, jaka może się wydarzyć. Całkowita kontrola w rękach jednego podmiotu. Dzisiaj mamy ASO, organizującą Tour de France i większość najbardziej prestiżowych imprez jednodniowych, oraz RCS, kontrolującą Giro d’Italia i większość włoskich wyścigów. Obie te organizacje konkurują ze sobą, która z nich przeprowadza największe wyścigi i jest w stanie przyciągnąć największą stawkę na start. Z boku przygląda się temu wszystkiemu UCI, która usiłuje wtrącić swoje trzy grosze i też coś na tym zarobić. Zespoły funkcjonują w ramach struktury UCI i nie mogą zerwać więzi z wielkimi organizatorami wyścigów, no bo to organizatorzy są właścicielami imprez. Mimo to teamy w niektórych kwestiach i tak chadzają własnymi ścieżkami. W obrębie samych zespołów działają różne grupy interesów, takie jak Venom czy Le Mouvement pour un cyclisme crédible (MPCC) – mają one własne agendy, które nie zawsze pokrywają się z agendami zespołów niezrzeszonych, UCI czy organizatorów wyścigów.

Każdy podmiot dąży do czegoś innego i wychodzi z tego kompletny chaos. Wszyscy starają się przetrwać i robią to kosztem pozostałych, zamiast zacząć współpracować z myślą o znalezieniu dodatkowych zasobów.

Przykro jest patrzeć, jak jakiś zespół bankrutuje albo odwoływany jest wyścig, nawet jeśli nie ma to nic wspólnego ze mną. Z własnego doświadczenia wiem, jakie to demoralizujące, kiedy wycofuje się sponsor i team zamyka podwoje. Niestety, prędzej czy później doświadcza tego wielu kolarzy. Gdy sam odebrałem telefon z taką informacją, jechałem akurat samochodem. Tak naprawdę to było ostrzeżenie, że dojdzie do takiej rozmowy. „Za kilka minut dojdzie do połączenia konferencyjnego i to nie będą dobre wieści".

Wtedy nam się upiekło. Sponsor zgodził się zostać z nami trochę dłużej, a szefostwo miało czas na znalezienie nowych źródeł finansowania. Informacja o tym kryzysie ostatecznie nigdy nie przedostała się do opinii publicznej. O sprawie wiedziało kilka osób z kolarskiego światka, ale nikt więcej. W poprzednich dwóch sezonach uzyskiwałem dobre wyniki i byłem jeszcze młody, więc nie martwiłem się jakoś szczególnie. Dla kogoś takiego jak ja, z dobrymi miejscami w prestiżowych wyścigach, zawsze znajdzie się miejsce, bo gdy tylko pójdzie fama, że jakiś team ma trudności, kierownicy innych ekip natychmiast zaczynają krążyć nad drużyną w kłopotach niczym sępy. Liczą na to, że uda im się kupić najlepszych zawodników taniej niż w normalnych okolicznościach. W takich sytuacjach najbardziej mi szkoda masażystów i mechaników, bo nie brakuje ich na rynku pracy, a przecież nie mają w bankach wielkich oszczędności czy triumfów, które sprawią, że inne ekipy będą o nich rywalizować. Kiedy ich zespół upada, znajdują się w poważnych tarapatach.

Podobne problemy miał mój pierwszy team. Przechodząc na zawodowstwo, podpisałem dwuletni kontrakt ze świadomością, że zespół ma umowę ze sponsorem tylko na 12 miesięcy. Szefostwu udało się pozyskać nowego dosłownie w ostatniej chwili. Na 100 procent wszystko zostało dopięte w samej końcówce roku. Jako że ostatecznie wszystko skończyło się szczęśliwie, złe wieści nie przedostały się do opinii publicznej, a nawet gdyby wiedziano o naszych trudnościach finansowych, większość doświadczonych ekspertów rozumiałaby, że to nic nadzwyczajnego. Nie wiem, czy istnieje na świecie inny sport, w którym ludzie tak mało przejmują się długoterminową stabilnością finansową.

GIRO D'ITALIA 2018

Izrael był do bani. Nie po to zostawałem zawodowym kolarzem, żeby tkwić w jakimś hotelu. Trafiliśmy do Jerozolimy, która – co oczywiste – jest bardzo zatłoczona i tak naprawdę nikt nie wiedział, czy łatwo będzie się tam poruszać z rowerami. Musieliśmy spędzać godzinę w samochodzie, żeby wyjechać z miasta i móc potrenować przez dwie godziny. W aucie siedzieliśmy niemal dłużej niż na siodełku. Wyjeżdżaliśmy o dziewiątej rano i wracaliśmy o drugiej po południu, a wszystko po to, żeby przez dwie godziny pojeździć autostradą na pustyni. Dla mnie w kolarstwie chodzi o poznawanie świata i jeżdżenie między interesującymi krajobrazami, ale tam czekał nas logistyczny koszmar. Zespoły nie mogły przywieźć wszystkich pojazdów, z których zazwyczaj korzystają podczas dużych wyścigów, więc na starcie do drugiego etapu, w Hajfie, fani i dziennikarze przechadzali się po wiosce startowej, a my usiłowaliśmy przebierać się w samochodach. Widok gołych tyłków na naprawdę małym wyścigu kontynentalnym nikogo nie dziwi, ale co innego, gdy w grę wchodzi Giro d'Italia.

Nie chcę się za bardzo zagłębiać w kwestie polityczne, bo każdy ma własne zdanie na temat panującej tam sytuacji, a poza tym znajdą się na pewno ludzie bardziej kompetentni ode mnie w kwestii wad i zalet organizacji imprezy sportowej w kraju z tego rodzaju problemami.

Wydawało mi się to jednak odrobinę ironiczne, że tak często pytano mnie o to w mediach. Odnosiłem wrażenie, że mnóstwo dziennikarzy chce rozmawiać o Izraelu i Palestynie, a część z nich wręcz otwarcie krytykowała zawodników za to, że nie zbojkotowali wyścigu. Przedstawiciele mediów sami przebywali

tam na koszt redakcji, korzystali z gościnności miejscowych, a mimo to usiłowali wzbudzać kontrowersje. Rozumiałbym, gdyby chodziło o dziennikarzy specjalizujących się w polityce, ale to były doskonale znane mi twarze, reporterzy zajmujący się kolarstwem. Ich stacje telewizyjne, czasopisma i strony internetowe jakoś nie miały problemów z publikowaniem sprawozdań z imprezy. Skoro mieli z nią problem, sami powinni ją bojkotować. Gdyby zrobili to w imię prywatnych przekonań, wydawca by ich za to nie wylał. Ale gdyby to kolarz poszedł do szefa i powiedział, że nie może wziąć udziału w wyścigu z powodu poglądów politycznych, raczej niedługo jeszcze cieszyłby się kontraktem.

Sam pewnie nie wybrałbym Izraela w pierwszej kolejności, ale jeśli przyjrzeć się temu, co wyprawia się w piłce nożnej i w związku z organizacją igrzysk olimpijskich, to nie wydaje mi się, żeby kolarstwo było jedyną dyscypliną sportu wymagającą debaty, jeśli idzie o tego typu kwestie. Pamiętam jeden moment, kiedy faktycznie poczułem się niekomfortowo. Mijaliśmy wtedy kawałek ogrodzenia na granicy. Wzdłuż drogi stały radiowozy, nad głowami latały nam dwa śmigłowce, ale nie były to maszyny telewizyjne, do których przywykliśmy. Obserwowali Palestyńczyków. Dziwne uczucie.

Wtedy bardziej interesował mniej mój występ w wyścigu i wszystkie uciążliwości z nim związane. Mieliśmy problemy z trenowaniem w dniach poprzedzających start, brakowało nam samochodów zespołowych, ale pojawiły się też inne trudności, jak konieczność żywienia się hotelowym jedzeniem, bo naszym kucharzom nie pozwolono korzystać tam z kuchni. Na starcie i mecie nie było nawet porządnych toalet, musieliśmy korzystać z toi toiów. Żartowaliśmy sobie z tego, ale tak naprawdę nie było nam do śmiechu: „Co, dwójeczka? Tam jest toi toi, tylko weź ze sobą dużo środka do dezynfekcji rąk!”.

Przez cały sezon staramy się nie zachorować, a potem jesteśmy zmuszeni do przebywania w takich warunkach. Dzisiaj mnie to śmieszy, bo to tak naprawdę surrealistyczny widok: banda zawodowych sportowców stojących w kolejce do plastikowej kabiny przed prologiem. Jakby tego było mało, w „dniu odpoczynku" – tak przy okazji nadmienię, że to chyba najbardziej nietrafiona nazwa dla tego dnia, na jaką dało się wpaść – musieliśmy wstać w środku nocy i przemieścić się na lotnisko, a potem czekał nas czterogodzinny lot czarterem na Sycylię. Zawodnicy godzą się na takie transfery, gdy dzieje się to w Europie, bo to element tradycji, no i zawsze jest tam wielu fanów. Uważam, że kolarstwo powinno starać się zdobywać nowe przyczółki, ale nie rozumiem, po co jeździmy w miejsca, gdzie kultura jeżdżenia na rowerze po prostu nie istnieje. W Stanach Zjednoczonych czy Wielkiej Brytanii wyścigi szosowe też stanowią względną nowość, ale tam pojawia się czasami więcej kibiców niż podczas finiszu Tour de France na Polach Elizejskich. Krótki przelot? Transfer łodzią? Nie ma problemu. W 2017 roku też lecieliśmy na start, bo odbywał się na Sardynii, ale to trwało dosłownie moment. Kiedy jednak trzeba siedzieć w samolocie przez cztery godziny, ma to wpływ na zawodnika. Z końcem pierwszego tygodnia czułem się skonany, a przecież ściganie jeszcze nawet na dobre się nie zaczęło. Niektórzy ukończyli właśnie Tour de Romandie i w niedzielę wieczorem albo w poniedziałek rano pojechali do domu, żeby już we wtorek ruszyć do Izraela. Podróże ich wykończyły, jeszcze zanim Giro w ogóle ruszyło. To nie jest optymalny sposób przygotowań do jednego z najważniejszych wyścigów w kalendarzu.

Po locie z Izraela w hotelu na Sycylii znaleźliśmy się około 13.00. Zjedliśmy lunch, a potem trzeba było wyjechać na trening. Po trzech dniach na wyspie, po ostatnim etapie z metą

na Etnie, drogą morską przenosiliśmy się na kontynent. Prom miał opóźnienie i w rezultacie do hotelu dotarliśmy o dziesiątej wieczorem albo jeszcze później. Czyli oczywiście ominęły nas masaże. Poszliśmy prosto do łóżek. Team Sky miał wtedy śmigłowiec, co musiało istotnie ułatwić tej ekipie życie. Część chłopaków z peletonu uważała, że to trochę zbyt ostentacyjne, z pewnością w grę wchodziła też zawiść, ja jednak nie rozumiałem, dlaczego ktokolwiek miałby się czepiać jakiegoś zespołu, że jest lepiej zorganizowany od innych. Pewnie zupełnie inne realia obowiązują w małych ekipach startujących w cyklu Pro Continental, które w Giro pojawiały się wyłącznie dzięki dzikim kartom, ale wszystkie teamy z WorldTour mają spore budżety i wiem na pewno, że Team Sky nie był jedynym zespołem, który otrzymał wcześniej zachętę finansową od organizatorów. Jeżeli zmęczeni kolarze szwendający się po promie chcieli się na kogoś wściekać, powinni rozejrzeć się bliżej siebie. Śmigłowiec znajdował się na liście dostępnych opcji, którą zespoły dostały wcześniej od RCS. Koszt tej przyjemności wynosił pięć tysięcy euro. W ogólnym rozrachunku nie jest to zawrotna kwota, ale menedżerowie niektórych ekip są tak skąpi, że nie wydają ani centa nawet na Boże Narodzenie. Przy tym nie interesują ich żadne inne źródła przychodu niż pieniądze od sponsorów. Nie rozumiem na przykład, dlaczego na duże wyścigi nie jedzie ciężarówka z gadżetami i produktami zespołowymi. To zwykłe wariactwo. Na wyścig przychodzą tłumy kibiców, a nikt nie próbuje im niczego oferować. Znam chłopaków w peletonie, którzy na sprzedaży własnych produktów zarabiają po kilka tysięcy euro miesięcznie, więc ile w takim razie zarobiłby zespół? Przecież team jest lepiej widoczny, dysponuje całym składem kolarzy z własnymi fanami, do tego kilkoma gwiazdami, triumfatorami wielkich tourów, specjalistami od klasyków, mistrzami świata

i tak dalej. Ale nikt nie kiwnie nawet palcem. A gdy mają zapłacić pięć tysięcy euro za śmigłowiec dla zmęczonych i głodnych zawodników, okazuje się, że to zbyt drogo. Wolałbym, żeby sprzedali trochę cholernych koszulek i czapeczek, żebyśmy mogli dzięki temu szybciej dotrzeć do hotelu. To przecież nie może być trudne, tymczasem nie próbuje tego nawet większość sponsorów. Przed Tour de France 2018 firma Hansgrohe zyskała gigantyczny rozgłos tylko dlatego, że wypuściła limitowaną edycję wylewki prysznicowej sygnowaną imieniem i nazwiskiem Petera Sagana. Może to i głupie, ale skuteczne, wszystkie media o tym pisały. Zabawna anegdota, żadne poważne czy trudne przedsięwzięcie, ale wszyscy czytali o Hansgrohe. Czy ktoś w ogóle wcześniej słyszał o tej firmie? To się nazywa inteligentny marketing.

Mniejsza z tym, wróćmy do Giro. Ogólnie rzecz biorąc, trasa wyścigu była dobra.

Zaskoczył mnie dziesiąty etap, bo nie spodziewałem się, że będzie na nim aż tak ciężko. Okazał się chyba najtrudniejszy w całym wyścigu. Był też najdłuższy, ale teoretycznie nie powinien być aż tak ciężki. Trasa prowadziła pagórkowatym terenem, ale nie przewidziano żadnych dużych podjazdów. W praktyce wyszło zupełnie inaczej, 244 kilometry jazdy na maksa. Z punktu widzenia telewidza nie było pewnie tak źle, bo telewizja zaczęła transmitować ten etap dopiero od setnego kilometra, czyli gdy mieliśmy już w nogach dwie godziny bardzo szybkiej jazdy. Zaraz za startem urwała się ucieczka, więc potem peleton usiłował ją gonić. Następnie rozeszła się wieść, że Estebanowi Chavesowi odcięło prąd, więc tempo jeszcze wzrosło, bo chłopaki z szansami na dobre miejsce w generalce postanowiły go wykończyć. Po dniu odpoczynku zawsze znajdzie się ktoś, kto dostaje tego typu zapaści formy. Nie jest przyjemnie na to patrzeć, zwłaszcza że Chaves to chyba

miły facet, który naprawdę ciężko pracował, by po trudnym sezonie 2017 wrócić na szczyt. Cóż, takie już jest kolarstwo. Gdy wygrywał etap na Etnie, wyglądał na zawodnika w topowej formie, ale najwyraźniej siadł kondycyjnie. Wielkie toury są nieprzewidywalne.

Kolejne dwa etapy były w sumie podobne. Spodziewaliśmy się, że okażą się stosunkowo lekkie, bo wszyscy będą myślami na dwóch ważnych etapach górskich. Pierwszy z nich wspinał się na Monte Zoncolan. Nasze oczekiwania znów się nie sprawdziły, gnaliśmy jak opętani przez cały tydzień. Jestem przekonany, że w telewizji wyglądało to pasjonująco, szkoda tylko, że nie mogłem podziwiać tej rywalizacji z kanapy w salonie.

Ten etap okazał się niesamowity. Na Monte Zoncolan prowadzi bardzo trudny podjazd, stromy i wąski, można się tam nabawić klaustrofobii. Efekt ten wywołuje ukształtowanie terenu, ale też to, jak blisko stoją kibice. Zawodnik czuje się tam niczym na stadionie. Ogólnie jednak kiedy dotarliśmy do najtrudniejszego miejsca, wykonałem już swoje zadanie przewidziane na ten etap, więc nie musiałem się spinać. Pozwalałem sobie nawet na żarty z fanami, razem z nimi krzyczałem: „*Spingi! Spingi!* Dawaj! Dawaj!”. Tego dnia wygrał Froome, moim zdaniem był to jego wyjątkowo udany start jak na pierwsze w karierze etapowe zwycięstwo w Giro. Wtedy nadal jeszcze uważałem, że interesują go pojedyncze zwycięstwa, nie sądziłem, że ma szanse na triumf w generalce. Już nazajutrz Froome stracił do Yatesa aż półtorej minuty i wyglądał, jakby całkowicie zgubił koncentrację.

Na Zoncolan widziałem jeden z bidonów należących do Team Sky – widniał na nim napis: „Paliwo rakietowe”. Potem dowiedziałem się, że były tam tylko jakieś sole czy inny napój energetyczny, ale jeśli wziąć pod uwagę problemy, z którymi ta

ekipa się zmagała, takie żarty są po prostu głupie. Oczywiście mogła być to też celowa prowokacja. Ogólnie ekipa ta musi mieć jakiś bardzo szczególny program żywienia, bo gdy ktoś od nich wyrzuci bidon, ludzie z zespołu mocno się o to wkurzają.

Z jakiegoś powodu wyjątkowo koszmarnie wspominam wieczór po zakończeniu 19. etapu. O 21.00 zjedliśmy kolację, godzinę później poszliśmy spać. Zawodnik potrzebuje oczywiście trochę czasu, żeby się rozluźnić – nie da się tak po prostu położyć i zasnąć. Gdy jedzie się w wielkim wyścigu, po głowie nieustannie krążą jakieś myśli, ciało jest całe poobijane i obolałe, a na dodatek człowiek znajduje się w nowym otoczeniu. Hotele nie zawsze są najlepsze, więc zdarzają się niewygodne łóżka albo hałaśliwi sąsiedzi. Czasami też – o czym amatorzy zapewne świetnie wiedzą – po całym ciężkim dniu na rowerze człowiek czuje się zbyt zmęczony, by zasnąć. Śniadanie jest jednak punktualnie o siódmej rano i trzeba być gotowym do jazdy na kolejnym etapie. Wyjazd na start w miejscowości Susa był zaplanowany na ósmą, a wieczorem czekał nas długi powrót z mety w Cervinii do hotelu, ale niemal natychmiast po przyjeździe na miejsce musieliśmy być gotowi, by ruszyć na lotnisko, z podręcznym bagażem i paszportem. Jeśli mnie pamięć nie myli, do hotelu w Rzymie dotarliśmy około północy, a to wszystko po 214-kilometrowym etapie w górach. Najpierw sześć godzin na rowerze, a potem cały ten koszmar logistyczny, ale cóż – zwykle tak to właśnie wygląda. Ostatni etap w Rzymie to była już zwykła hańba. Władze samorządowe podpisały wieloletnią umowę z organizatorami wyścigu, na mocy której Giro miał kończyć się w stolicy Włoch. Niestety nikt nie zadał sobie trudu wykonania choćby podstawowych napraw nawierzchni. Słyszałem, że drogi w Rzymie są w słabym stanie, ale nie spodziewałem się, że jest z nimi aż tak źle. Nie da się po tym jeździć. Kilku znanych zawodników z dobrymi miejscami

w generalce zasługuje na wielki szacunek za to, że poszli do organizatorów i wymusili na nich neutralizację. Teoretycznie mogli chcieć ścigać się dalej w nadziei, że Chrisowi Froome'owi i jego kolegom ze Sky coś się przydarzy i odpadną z wyścigu, ale przecież nikt nie chce wygrywać w taki sposób. Nie po to walczysz z innymi na tysiącach kilometrów, żeby potem o wyniku miało zadecydować kilka wyrw w asfalcie. Szkoda, że główni zawodnicy z klasyfikacji generalnej wjechali na metę tak daleko za sprinterami, ale to nagroda za tak wielką organizacyjną wtopę. Rozumiem, dlaczego przeciągnęli nas przez historyczne centrum i obok wszystkich tych starych budowli – w telewizji wypadło to przecież znakomicie – ale nie sposób ścigać się po tamtejszych drogach. Nie jestem pewien, czy wjechałbym na nie samochodem. Gdybyśmy jechali tam na maksa, byłaby z tego jedna wielka rzeź, liczne wypadki i poprzebijane opony. Po trzech tygodniach porządnego wielkiego touru nikt nie zasługuje na coś takiego.

Wiele osób bagatelizuje wpływ, jaki mają na nas przejazdy między etapami. Nawet moja rodzina i znajomi nie do końca to rozumieją. Czasem rozmawiam z kimś po zakończeniu etapu i słyszę pytanie w stylu: „Jadłeś już obiad?", bo mój rozmówca myśli o własnym dniu. U nas wygląda to jednak inaczej. Owszem, etap dobiegł końca, ale potem są wywiady, powrót autokarem do hotelu, prysznic, masaże… Dostajemy coś do zjedzenia w autokarze, dla nas jest to jednak późny lunch, taki o 18.00. Na kolację rzadko docieramy wcześniej niż o dziewiątej wieczorem. Gdy etap kończy się 17.30–18.00, do hotelu wracamy zwykle jakieś dwie godziny później, a potem masażyści potrzebują kolejnych dwóch godzin, żeby wszystkich odpowiednio wymasować. Poza dużymi etapami górskimi poranki są zazwyczaj nieco łatwiejsze. Jemy na trzy godziny przed startem, więc zwykle gdy się obudzę, mam chwilę dla

siebie na relaks w pokoju. Robię sobie kawę, ćwiczę jogę, a potem idę na późne śniadanie. Gdy konieczny jest transfer, wolę, gdy wypada rano. Zawodnik tak czy inaczej na kilka godzin przed etapem musi dużo zjeść, więc i tak trzeba wcześnie wstać i spakować walizkę, którą ktoś z zespołu wrzuci do luku bagażowego w autokarze. Potem nie robi mi już większej różnicy, czy relaksuję się w autokarze, czy w pokoju. Gdy transfer wypada wieczorem, jestem zmęczony i jest mi niewygodnie, a poza tym wszystko się przez to przeciąga. Późno trafiam na stół masażysty, a czasem nie trafiam na niego w ogóle, późno jem kolację, późno idę spać. W tym czasie muszę jeszcze załadować dane na serwer zespołu i wypełnić logi. Jak już to wszystko zrobię, mogę pogadać z bliskimi.

Nie da się za wiele na to poradzić, taka już natura wielkiego touru. Trzeba zjechać cały kraj. Przywykłem, że starty w innym kraju to jeden z elementów tej układanki. Niektórym taki pomysł się nie podoba, ale organizatorzy wyścigu chcą na nim zarobić, a wydaje mi się, że zwłaszcza w czasie kryzysu gospodarczego znalezienie pieniędzy blisko domu nie było takie łatwe. Uważam też, że to fajnie, że fani z różnych miejsc mogą obejrzeć najlepszych kolarzy w prestiżowym wyścigu. Wystarczy przypomnieć sobie, jakie tłumy ściągnęły Tour i Giro, udając się w ostatnich latach do Wielkiej Brytanii, Irlandii i Holandii – to było coś wyjątkowego. Dla wszystkich uczestników to duża uciążliwość, ale ogólnie uważam, że warto.

Wydaje mi się, że wiele osób wraca wspomnieniami do dawnych czasów i uważa, że wtedy ściganie się na rowerze było trudniejsze. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że dzisiejszy sprzęt robi wielką różnicę, do tego zespoły zdecydowanie lepiej dbają o zawodników, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, żywienie, opiekę medyczną. Kiedyś nie było jednak zespołowych autokarów, a zatem i tylu transferów. W większości

przypadków meta jednego etapu stawała się nazajutrz startem następnego. Kolarze mieli więcej czasu na odpoczynek i całe przedsięwzięcie było mniej skomplikowane pod względem logistycznym.

Jeśli chodzi o gwiazdy tego wyścigu, to niesamowity był Simon Yates. Jego przykład pokazuje, dlaczego wielki tour powinien liczyć aż trzy tygodnie. Wiecznie mówi się o tym, żeby takie wyścigi skrócić, w szczególności Giro i Vueltę, ale właśnie to powoduje, że są one tak trudne. To wojna na wyczerpanie przeciwnika, nie chodzi w nich o to, żeby przez kilka dni czy nawet tydzień błysnąć formą. Gdyby Giro trwało dwa tygodnie, zwycięzcą okazałby się Simon, bo na tych etapach był najmocniejszy, i to z dużą przewagą nad innymi. Przed etapem 15. zaliczył trzy zwycięstwa i miał ponad dwie minuty przewagi nad takimi zawodnikami, jak Tom Dumoulin, Domenico Pozzovivo czy Thibaut Pinot. Chrisa Froome'a wyprzedzał o niemal pięć minut. Nawet po zakończeniu 18. etapu był prawie o pół minuty lepszy od Dumoulina, czyli miał przewagę porównywalną do tej, z jaką Holender wygrał ten wyścig przed rokiem. Drugiego dnia odpoczynku wszyscy byli przekonani, że Yates bez problemu zwycięży w tej edycji Giro. Miał pełną kontrolę nad sytuacją, aż ją stracił.

Gdy kolarz już pęknie, to nie ma dla niego powrotu. Po czymś takim nie da się podnieść. Upadek czy usterka mechaniczna, po których tracisz czas, to coś innego: jeżeli zawodnik jest w formie, może ponownie piąć się w górę klasyfikacji. Dotyczy to zwłaszcza wielkich tourów, które są długie i w których ma się niemal pewność, że ktoś jeszcze będzie miał jakieś problemy. Kiedy jednak organizm się poddaje, nic nie można na to poradzić. Przeszedł przez to każdy, coś takiego przytrafia się nawet najlepszym. Mnie też zdarzało się odpadać z wyścigów

niemal dosłownie w mgnieniu oka. Jedziesz, wszystko jest w porządku, a chwilę później nie masz już ani trochę siły.

A taki Thibaut Pinot? Na etapie 19. zajmował trzecie miejsce, a następnego dnia stracił niemal 44 minuty i musiał wycofać się z wyścigu. Znalazł się w tak opłakanym stanie, że kiedy wrócił do hotelu, wezwano do niego karetkę, która zabrała go do szpitala. Został tam przyjęty z objawami ciężkiego odwodnienia i gorączką. Mnie to wygląda na jakiś poważny problem z jego programem żywienia, bo to jedna z najbardziej skomplikowanych kwestii podczas wielkiego touru i najłatwiej tu o błąd. Na najtrudniejszych etapach zawodnik spala około sześciu tysięcy kalorii, a dla odzyskania równowagi organizmu musi zjeść ich około dziewięciu tysięcy. Nawet jeśli zdołam zjeść siedem tysięcy kalorii, i tak będzie to o dwa tysiące za mało, czyli tyle, ile normalny mężczyzna zjada przez cały dzień. Już samo wprowadzenie takich ilości kalorii do organizmu nie jest łatwe, nawet z wszelkich możliwych shake'ów energetycznych. Pinot podjął olbrzymi wysiłek ograniczenia straty do Froome'a na ostatnim podjeździe 19. etapu i ostatecznie słono go to kosztowało. Cóż, takich rzeczy człowiek uczy się wraz z doświadczeniem. Miałem przeczucie, że dla niego ten wyścig zakończył się już po Bardonecchii.

Trudno kogokolwiek o coś takiego obwiniać. Być może zespół mógł o niego lepiej zadbać, ale nie było mnie tam, nie widziałem wszystkiego, więc to tylko gdybanie. Jest również zupełnie możliwe, że trzytygodniowe wyścigi po prostu nie są dla niego. Potrzebna jest do tego pewna szczególna fizjologia, a to nie zdarza się zbyt często. Właśnie dlatego zawodników z szansami na zwycięstwo etapowe w wielkim tourze jest ze 30–40, ale tylko pięciu czy sześciu z nich może triumfować w klasyfikacji generalnej. Pinot właśnie osiąga wiek, w którym powinien już znać swój organizm i własne możliwości. Jeśli

dobrze liczę, ta edycja Giro była jego dziesiątym wielkim tourem. Ma dopiero 28 lat i spory talent, przynajmniej w jeździe po górach, ale nie może się już tłumaczyć tym, że jest młody. Dla porządku napiszę, że na zakończenie 2018 roku wygrał wyścigi Mediolan–Turyn i Il Lombardia, a zatem może z optymizmem myśleć o najbliższych sezonach. Żeby wygrać taki monument, trzeba mieć przecież to coś.

Simon Yates to zupełnie inny przypadek. Ma 26 lat i ciągle jeszcze się uczy. Moim zdaniem w 2018 roku w Giro był naprawdę bliski zwycięstwa i gdyby rywalizacja nie okazała się aż tak zaciekła, mógłby utrzymać się na szczycie generalki do samego końca. Jestem przekonany, że w jego zespole spodziewano się tej zapaści zawodnika już kilka dni wcześniej, ale w takich sytuacjach nie pozostaje nic innego jak trzymać kciuki za jakiś łatwiejszy dzień, żeby organizm zdążył się zregenerować. Utrata koszulki lidera musiała być dla niego wielkim rozczarowaniem, ale Yates wygrał w pięknym stylu kilka etapów i wyciągnął zapewne trochę istotnych wniosków, bo w dalszej części sezonu wygrał Vueltę. Już od dawna nikt nie podważa jego talentu, ale odpowiadając w taki sposób na kryzys formy podczas Giro, Yates dowiódł, że ma również właściwą mentalność. Granica między triumfem a przegraną w Giro jest zwykle bardzo cienka, a czasami trzeba najpierw doświadczyć porażki, by potem móc zasmakować zwycięstwa. Zawodnik napotyka na problemy, których nie jest w stanie sobie wyobrazić, dopóki nie znajdzie się w danej sytuacji, a poza tym rozwój sportowy zawsze w jakimś stopniu bierze się z prób i błędów. Z Giro Yates miał wyjeżdżać rozczarowany, ale jednocześnie podekscytowany faktem, że pojechał wystarczająco dobrze, by pokonać najlepszych na jednej z najbardziej prestiżowych imprez. Gdy nadarzyła się kolejna okazja, nie zwątpił w swoje możliwości. Przyzwyczaił się do

życia na szczycie i wszystkich dodatkowych trudności z tym związanych: dodatkowych konferencji prasowych, dodatkowych kontroli antydopingowych, uwagi mediów, tego, że jest nieustannie pilnowany przez rywali w peletonie. Nie bez powodu najlepsi zawodnicy nie są zainteresowani zbyt wczesnym zakładaniem koszulki lidera – to po prostu samo w sobie jest wyczerpujące. Jeśli chodzi o jego przygotowania, to przed Giro zrobił sobie długą przerwę. Ostatnim jego wyścigiem była marcowa Volta a Catalunya, moim zdaniem warto zwrócić na to uwagę. Przed Vueltą znajdował się w lepszej formie, i to mimo tego, że wcześniej dał już z siebie 100 procent w jednym wielkim tourze. Być może przed następną edycją Giro powinien ścigać się więcej – może by mu to pomogło?

Czy postawa Froome'a zaskakiwała? W przypadku kogoś z takimi dokonaniami na koncie nie może być mowy o szoku. Wszyscy doskonale wiemy, że sytuacja w Giro potrafi zmienić się z dnia na dzień. W 2016 roku udowodnił to Vincenzo Nibali. Mogę powiedzieć jedynie tyle, że Froome musi mieć naprawdę wielkie jaja, żeby zaczynać wielki tour w taki sposób i liczyć, że najmocniejszy będzie dopiero w trzecim tygodniu. Nie jechali co prawda ani Nibali, ani Nairo Quintana, ale stawka była naprawdę mocna. Gdy zobaczyłem go w peletonie w pierwszym tygodniu, wyglądał wręcz grubo… przynajmniej jak na jego standardy. W ogóle nie robił dobrego wrażenia. Mało który zespół stosuje taką strategię, ale akurat w Sky chyba jest tak, że podczas wielkich tourów stawiają tam na utratę wagi. Sam staram się zaczynać tego typu imprezę z docelową wagą i usiłuję ją utrzymywać, ale zawodnicy tej ekipy zawsze przyjeżdżają z zapasem kilogramów. Oczywiście nie mogę postawić Froome'a na wadze i potwierdzić moich domysłów, ale na moje oko tak to właśnie wygląda. Robił wrażenie rozluźnionego, dużo rozmawiał z innymi, dużo komunikował

się przez radio z szefostwem. Przejeżdżając obok niego, kilka razy pomyślałem: „Musisz mniej gadać, a więcej pedałować, bo tracisz czas”.

Być może w ten sposób chciano odwrócić od niego uwagę. Z pewnością pomogło mu, że Yates od początku jechał rewelacyjnie, a tytułu bronił Dumoulin. Pięciokrotny triumfator wielkich tourów nigdy nie będzie anonimowym członkiem peletonu, ale zdecydowanie nie był to show Chrisa Froome’a z gatunku tych, do których przywykliśmy.

Trzeba mu natomiast oddać, że to, co odstawił na etapie 19., jest po prostu niepojęte. Sprezentował nam zapierający dech w piersiach spektakl, w którym pokazał wielką siłę w połączeniu z nerwami ze stali. Gdyby ten numer mu nie wyszedł, zostałby wyśmiany, że w ogóle próbował. Szczególnie on, kolarz tak utytułowany. Ale Chris nigdy się nie poddaje. Zabawnie było patrzeć, jak w 2016 roku wbiega na Mont Ventoux, bo zepsuł mu się rower. Owszem, można się śmiać, że wyglądało to głupio i że Froome powinien wiedzieć, że to niezgodne z przepisami, ale tak zupełnie poważnie należy stwierdzić, że to przejaw czystego ducha rywalizacji i walki. On po prostu nigdy się nie poddaje. Spodziewałem się, że spróbuje zaatakować na Colle delle Finestre, ale zakładałem, że ruszy z kilkoma partnerami z ekipy i pojadą do mety tak, jakby jechali czasówkę. W życiu bym się nie spodziewał, że urwie się sam.

Na szczycie Finestre miał 38 sekund przewagi, a ja nadal myślałem, że nic z tego nie będzie. Gonili go inni liderzy – Dumoulin, Pinot, Miguel Ángel López, Richard Carapaz. Nawet jeśli uwzględnić fakt, że Pinot nie jest mistrzem zjazdów, sądziłem, że inni pociągną go za sobą, żeby pomógł im dopaść Froome’a. Pozostałe teamy mogły pewnie podejść do tego lepiej od strony taktycznej, ale nie da się przygotować na tak wielki i ryzykowny atak. Być może dwóch reprezentantów Ameryki

Południowej mogło razem powalczyć o wygraną na tym etapie, a Team Sunweb albo Groupama-FDJ powinny spróbować dogadać się z innymi ekipami i coś wspólnie zrobić, ale w warunkach wyścigowej presji, gdy decyzje podejmuje się w ułamkach sekundy, a do tego dochodzi jeszcze bariera językowa, takie rzeczy nie są łatwe do przeprowadzenia. Gdy obejrzałem powtórkę, wyglądało mi to tak, jakby wszyscy oczekiwali, że całą pracę wykona Dumoulin. Szkoda, bo 40 sekund różnicy to nie tak dużo, gdy czterech zawodników goni jednego – pod warunkiem że jadą na maksa. Tak czy owak, zjazd Froome'a z Finestre był niesamowity. To właśnie tam wygrał cały wyścig. W sumie zabawne, że jeszcze przed kilku laty ludzie nabijali się z jego umiejętności zjazdowych. Ścigam się od wielu lat, ale to był jeden z najbardziej spektakularnych pokazów kolarstwa, jakie kiedykolwiek widziałem. Gdy ktoś ma odwagę, by postawić w ten sposób wszystko na jedną kartę, to… czapki z głów.

TOUR DE FRANCE 2018

Na początku roku nie sądziłem nawet, że pojadę w tym wyścigu. Planowałem na ten okres wakacje, może coś dla mediów. Prawdopodobnie zarobiłbym więcej pieniędzy, nie jadąc na Tour, niż w nim uczestnicząc, ale wraz z upływem sezonu miałem coraz mocniejsze przeczucie, że szefowie mnie o to poproszą. Jestem zdania, że Tour de France 2018 to była udana edycja. Część zawodników uskarżała się na bruk na etapie prowadzącym do Roubaix, ale cóż, to też element kolarstwa. Nie chodzi o to, żeby być najszybszym góralem albo najszybszym zawodnikiem na papierze, bo to nie gra komputerowa. Kto chce wygrać wielki tour, musi być dobry we wszystkim, w tym umieć panować nad rowerem na trudnej nawierzchni. Gdybym jako dzieciak oglądał ten etap przed telewizorem, nie byłbym w stanie oderwać wzroku od ekranu. Przecież to nie tak, że co roku mamy do pokonania trzy czy cztery takie etapy. Uważam, że jeden etap po bruku raz na rok albo raz na dwa lata to dobry pomysł.

Naprawdę trudno mi było zrozumieć te skargi. Mówiono, że to niebezpieczne – może i tak, ale tylko dla tych, którzy nie panują nad rowerem. Poza tym niebezpieczeństwo i ryzyko nierozerwalnie wiążą się z kolarstwem. Czy ktokolwiek chciałby nas oglądać, gdybyśmy wszyscy pedałowali na rowerkach treningowych w jakiejś siłowni? Nie wydaje mi się.

Gdyby to ode mnie zależało, brukowane etapy dawałbym zaraz po trudnych etapach górskich. Geograficznie to spore wyzwanie, ponieważ brukowane drogi leżą z dala od wszystkich pasm górskich, ale coś bym pewnie wymyślił. Wyścigi są zawsze bardziej niebezpieczne, dopóki jako tako nie

ułoży się klasyfikacja generalna. Wielu zawodników podejmuje nerwowe próby przebijania się na czoło, bo nikt nie chce tracić czasu w tak wczesnej fazie wyścigu. Moim zdaniem byłoby fajnie, gdyby etapy górskie przypadały na pierwszy tydzień wielkich tourów, ponieważ one nieco wszystkich uspokajają. Gdy najpierw przez cały tydzień jedziemy płaskie etapy sprinterskie, w peletonie panuje olbrzymie napięcie. Gdyby tak bruk wypadł w połowie wyścigu, ktoś taki jak Richie Porte, kto nie lubi takiej nawierzchni, mógłby jechać bezpieczniej, bo wcześniej wyrobiłby sobie w górach jakąś tam przewagę. Może fanom wydaje się, że to w sumie wszystko jedno, ale na tamtym etapie najtrudniejsze było to, że wszyscy cholernie bali się wywrotki, jeszcze zanim wyścig w ogóle wjechał w góry. Richie upadł i musiał się wycofać z powodu pękniętego obojczyka, co pokrzyżowało mu plany na cały sezon. Gdyby rozbił się w drugim tygodniu, pewnie też byłby wkurzony, ale nie jest to aż tak przygnębiające, jeśli wcześniej na przykład wygrało się ważny etap.

Trudno jest nie współczuć zawodnikowi, który się wywraca i odpada z wyścigu, ale cóż, to jest kolarstwo. Przecież to nie tak, że organizatorzy obrali zawodnika na cel i postanowili go upolować. Od niemal roku wiedział, że powinien spodziewać się tego etapu, nie była to dla niego żadna niespodzianka. Jeśli ktoś nie czuje się komfortowo w jakimś aspekcie kolarstwa, czy to w jeździe po bruku, czy w jeździe na czas, czy podczas zjazdów, ma tylko jedno wyjście – ćwiczyć. Dyrektor sportowy jednego z zespołów pewnego dnia żartował sobie ze mną na mecie, że zamiast współczuć Richiemu, powinniśmy współczuć ekipom, które ciągle dają mu te wysokie kontrakty, bo za każdym razem, gdy facet jedzie w wielkim tourze, ma jakiś duży problem. To pewnie ostra ocena, ale nie oznacza to, że niesprawiedliwa. Czy ktoś jest fanem Chrisa Froome’a, czy nie,

i tak musi przyznać, że ten za każdym razem spełnia pokładane w nim nadzieje. Nie wiem, jak to robi, ale nigdy nie bierze udziału w zbiorowych kraksach, nie choruje, nie miewa gorszego dnia w górach, w którym straciłby dziesięć minut do rywali. Porte był absolutnie genialnym pomocnikiem Brada Wigginsa i Froome'a w Sky, ale rola lidera zespołu to coś zupełnie innego. Coś może się komuś przydarzyć raz czy dwa, pech i tyle, ale gdy przydarza mu się nieustannie, oznacza to, że zawodnikowi jednak czegoś brakuje. Może buja w obłokach, może za mało o siebie dba, ale coś jest nie tak. Ja jestem dokładnie taki sam. Zdarzały mi się kraksy, na które nie miałem najmniejszego wpływu, ale jeśli mam być szczery, to muszę przyznać, że zdarzyło mi się kilka upadków, których mogłem, a wręcz powinienem uniknąć. Dla kontrastu weźmy Vincenzo Nibalego – odpadł z wyścigu przez bezmyślnego kibica i jego pasek od aparatu. Na takie rzeczy nie da się jednak nic poradzić, chyba że ktoś postanowi postawić 30 kilometrów barierek. Niektórzy fani na tamtym etapie wyglądali niemal tak, jakby grali z kolarzami w grę, kto pierwszy mrugnie – zeskakiwali im z drogi dosłownie w ostatniej sekundzie.

Fajnie było zobaczyć, jak John Degenkolb znów wygrywa, zwłaszcza po tym, jak w 2016 roku w niego i jego kolegów z zespołu na obozie treningowym wjechał samochód. Wydaje się, że to fajny facet, a na rok przed wypadkiem znakomicie mu szło, wygrał wtedy wyścigi Mediolan–San Remo oraz Paryż–Roubaix. O ile się nie mylę, wcześniej czegoś podobnego dokonał tylko Sean Kelly w latach 80. Wiele osób zastanawiało się, czy Degenkolb wróci do dawnej formy, bo od kiedy ponownie wsiadł na rower, jakby nie był sobą, ale kiedy wygrał etap do Roubaix w Tour de France, uciął wszelkie spekulacje.

Znakomite wrażenie zrobił Greg Van Avermaet. Jego ucieczka w górach na 10. etapie była niesamowita. Wiele osób zdawało

się zaskoczonych, jak wtedy pojechał, ale nie ja. Przecież to zawodnik klasy światowej, a do tego w Tour de Suisse wyglądał na bardzo mocnego. Trzeba też pamiętać, że w 2015 roku podczas Tour de France wygrał jeden z łagodniejszych etapów górskich. W tamtym roku triumfowałby też w Clásica de San Sebastián, ale na ostatnim podjeździe potrącił go motocykl ekipy telewizyjnej. Gdy w 2016 roku sięgał po olimpijskie złoto, trasa też była ułożona bardziej pod górali. Owszem, Van Avermaet słynie jako specjalista od klasyków, ale i pod górę absolutnie nie jest zawalidrogą.

Nie wiem, co szefostwo Movistaru próbowało ugrać z Mikelem Landą, Alejandro Valverde i Nairo Quintaną. Moim zdaniem to zdecydowanie zbyt wielu liderów w jednym teamie. Wszyscy robią wrażenie profesjonalistów w swoim fachu, ale to jednocześnie bardzo utalentowani zawodnicy i każdy z nich chce wygrywać. Nie wiem, jak ktokolwiek miałby pogodzić ich ambicje na wielkim tourze. Jasne, przed wyścigiem można wymóc na nich deklarację, że będą współpracować, ale wszyscy oni mają ego i raczej nie może z tego wyjść nic dobrego. Bez sporego ego nikt nie dotarłby na ten poziom sportowy, więc trudno liczyć, że taki Landa zadowoli się rolą czyjegoś pomocnika.

Mieliśmy Mûr-de-Bretagne, mieliśmy bruk, trasa została ułożona typowo pod dobrych zawodników. Zanim ruszył ten tour, moimi faworytami byli Vincenzo Nibali i Tom Dumoulin, ponieważ według mnie to oni są najlepszymi zawodnikami wszechstronnymi w peletonie. Dzisiaj pewnie należałoby dopisać do nich Froome'a, choć Chris nadal wygląda na rowerze jak jakiś połamaniec, kręci nogami jak opętany, pracuje łokciami i wgapia się w swój komputer. Tak, jest szybki, ale nie wygląda to zbyt pięknie. Choć gdybym wygrywał tyle

wyścigów co on, pewnie też bym się nie przejmował, jakie robię wrażenie estetyczne.

Wielkim zaskoczeniem był dla mnie natomiast wynik Gerainta Thomasa. Nie przypuszczałbym, że jest w stanie wygrać Tour de France. Wcześniej ani razu nie wbił się nawet do pierwszej dziesiątki. Nie wiem, co takiego się w nim zmieniło, trzeba by pytać jego. Zawsze dobrze jeździł, wygrał kilka prestiżowych wyścigów szosowych, no i zdobył te swoje medale olimpijskie, więc ewidentnie musi mieć wyjątkowy talent. Problem w tym, że trzytygodniowy tour to coś zupełnie innego. Być może gdyby wcześniej nie odpadł Nibali, wyścig byłby inny, nie uważam natomiast, żeby ktokolwiek miał prawo umniejszać znaczenie wygranej Thomasa sugestiami, że miał łatwiej, bo Dumoulin i Chris Froome jechali wcześniej w Giro. Widziałem ich na własne oczy, znajdowali się w znakomitej formie. Wystarczy spojrzeć, jak w przedostatnim dniu poszła im czasówka – zajęli pierwsze i drugie miejsce, pojechali o 14–15 sekund lepiej od Thomasa. Obaj genialnie radzą sobie w jeździe na czas, ale nawet największy talent na świecie nie pozwoli uzyskać dobrego wyniku, jeśli jest się zmęczonym. Rozumiem, że zdaniem niektórych Team Sky powinien wcześniej zapewnić wsparcie Thomasowi, ale z punktu widzenia zespołu liderem jest Froome, a on nigdy nie zawodzi. Od 2013 roku stawał na podium każdego wielkiego touru, który udawało mu się ukończyć, a sześć z nich wygrał. Jeśli już na kogoś stawiać, to właśnie na niego.

Moim zdaniem wprowadzone w 2018 roku nowe przepisy, zgodnie z którymi każdy zespół wystawiał o jednego zawodnika mniej, niewiele zmieniły. Dużym ekipom trudniej było stawiać na dwa konie jednocześnie – czyli na sprintera i zawodnika walczącego w klasyfikacji generalnej – ale poza tym wszystko wyglądało tak samo. Najbogatsze zespoły nadal mają

najmocniejsze składy i zmniejszenie ich o jednego zawodnika nic nie zmieni, bo ta zmiana ma dokładnie taki sam wpływ na wszystkie teamy. Bardziej wpłynęło to na przebieg klasyków, bo w nich największym ekipom trudniej jest teraz skutecznie kontrolować wyścig. Gdy przychodziło do atakowania, zespoły miały mniej ludzi, którymi mogły zaryzykować. Team Sky na Tour de France pojechał w składzie: Chris Froome, Geraint Thomas, Wout Poels i Michał Kwiatkowski. Wszyscy oni nadawaliby się na lidera ekipy startującej w cyklu WorldTour. Zakulisowe wieści głoszą, że Team Sky na same wynagrodzenia przeznacza 27 milionów euro rocznie, a to kwota dwukrotnie wyższa od całego budżetu większości innych teamów. Małe zespoły z cyklu Continental, które w Tour de France startują dzięki dzikiej karcie, prawdopodobnie nie mają na rok działalności tyle pieniędzy, ile zarabiają Thomas czy Froome.

Zmniejszenie wielkości zespołu coś tam zmienia, ale efekt nie jest chyba wystarczający. Owszem, obecnie trudniej kontroluje się peleton, ale gdyby zmiany te miały znacząco wpłynąć na najsilniejsze zespoły, to ekipy te musiałyby pewnie stracić ze dwóch zawodników. Gdyby w takiej sytuacji teamy nadal jeździły na wielkie toury ze sprinterem oraz z góralem albo zawodnikiem walczącym w generalce, to wtedy miałyby istotnie trudniej. Ich pomocnicy musieliby pracować jeszcze ciężej niż teraz. Tyle że nikt tego nie robi. Zespoły koncentrują się na jednym celu – albo na sprintach, albo na klasyfikacji górskiej, albo na generalce – i tym samym całkowicie wyzerowały planowany efekt nowych przepisów. Niewykluczone, że największe gwiazdy zyskały w ten sposób dodatkowy atut, no bo już nie muszą dzielić ekipy z nikim innym. Wszyscy zawodnicy wystawieni przez Sky mieli tylko jeden cel – triumf w klasyfikacji generalnej. Efekty zmian regulacyjnych są natomiast lepiej widoczne w klasykach, bo

takiej ekipie Quick-Step Floors trudniej było zapanować nad przebiegiem rywalizacji. Mimo to i tak poszło im całkiem nieźle, bo wygrali aż dwa monumenty. Ciągle trudno mi jednoznacznie wyrokować, czy nowe przepisy istotnie zmienią wyścigi kolarskie. Na początku sezonu wyglądało na to, że wpływ ten okaże się realny, ale potem przyszedł Tour de France i wszystko przebiegało po staremu. Jeśli UCI chce dokonać znaczącej rewolucji w tym, jak wygląda nasza rywalizacja, musi wprowadzić ograniczenia finansowe, bo obecnie najbogatsze zespoły mają po prostu najlepsze składy i największe gwiazdy.

Nie jestem też zwolennikiem skracania etapów górskich, ale to pewnie z czysto osobistych pobudek. Lubię długie etapy, bo jestem raczej mocny niż bardzo szybki, a poza tym na takim właśnie kolarstwie się wychowałem. Mam nadzieję, że organizatorzy wyścigów nie pójdą zanadto w tę stronę, ale ogólnie rozumiem logikę stojącą za tym pomysłem. Pewnie jako dzieciak oglądający wyścigi w telewizji byłbym gorącym orędownikiem takiej zmiany, bo zwiększałoby to szanse na gęstą akcję od startu do mety. Dobrze jest natomiast wiedzieć, że ktoś szuka nowych pomysłów i rozwiązań, bo kolarstwo musi się rozwijać. Poza tym wiem, że w peletonie nie brakuje zawodników, którym takie ściganie bardzo by się podobało. O ile zachowa się właściwe połączenie elementów, efekty powinny być dobre. Kolarstwo to sport wytrzymałościowy, więc 220-kilometrowe etapy w górach są potrzebne, ale jeśli kilka krótszych etapów spowoduje, że nasz sport stanie się atrakcyjniejszy, to na pewno nikt na tym nie straci. Jeśli chodzi o start z tzw. gridu, czyli z indywidualnych pól startowych, to chyba na razie trzeba się wstrzymać z oceną tego pomysłu. Tak, uważam, że należy testować nowinki, ale moim zdaniem akurat to rozwiązanie nic szczególnego nie dało, a poza tym nie było to

nawet zbyt widowiskowe, bo kolarze ruszają wolniej od zawodników w motorsporcie.

Niestety, kilka razy doszło do widowisk, bez których kolarstwo akurat jakoś by się obyło. Tak naprawdę to nie znam Gianniego Moscona. Być może z dala od roweru jest porządnym gościem, ale na rowerze facet ewidentnie ma poważne problemy. Moim zdaniem potraktowano go skrajnie łagodnie, gdy w 2017 roku podczas Tour de Romandie pozwolił sobie na rasistowski atak na francuskiego zawodnika Kevina Rezę. Jasne, że w ferworze walki można powiedzieć o kilka słów za dużo, ale bez przesady. Ewidentnie musi chodzić o coś, co w nim siedzi. Można wyzwać rywala od dupków albo kazać komuś spierdalać, zdarza się, ale nie ma usprawiedliwienia dla rasizmu. Chryste, mamy XXI wiek! Moim zdaniem dali mu tylko po łapach i tyle. Niestety, facet nie wyciągnął z tego żadnych wniosków, bo podczas Tour de France uderzył Éliego Gesberta w twarz. Co zrobiło szefostwo Sky? Nic. Po wydarzeniach z Tour de Romandie obowiązywała wersja, że jeśli podobne ekscesy się powtórzą, zespół rozwiąże z nim kontrakt, ale ostatecznie szefom teamu zabrakło jaj, żeby go zwolnić, bo chłopak ma talent. Zaczęli go usprawiedliwiać, opowiadać o jego młodym wieku, tylko że facet ma już 24 lata i w tym wieku inni zawodnicy zaliczają już zwycięstwa w prestiżowych imprezach. Poza tym to przecież nie tak, że mówimy o jakimś świeżo upieczonym zawodowcu z małego zespołu jeżdżącego w cyklu Continental. Moscon startuje w największym teamie w całym zawodowym kolarstwie. Skoro jest wystarczająco dużym chłopcem, żeby jeździć z najlepszymi na świecie, to jest też wystarczająco duży, by umieć się zachować.

Nie zapominajmy też o gazie łzawiącym. Nie wiem, co tam się działo. To było rano, na mniej więcej 25. kilometrze 16. etapu

w Carcassone, zaczęliśmy spokojnie. Gdy podjechałem bliżej, zobaczyłem, że droga jest zablokowana belami siana, i nagle poczułem, jak zaczynają piec mnie oczy. Rolnicy protestowali przeciwko cięciom jakichś subwencji publicznych i najwyraźniej zaczęło się tam robić gorąco, bo policja postanowiła użyć gazu łzawiącego. Nie mam pojęcia, o czym myśleli. Wydaje mi się, że gaz łzawiący w odpowiedzi na bele siana i kilka traktorów to nawet w normalnych okolicznościach dość ostra reakcja, ale podczas największego wyścigu kolarskiego na świecie? Sytuacja była absurdalna. Geraint Thomas w żółtej koszulce i Peter Sagan w zielonej koszulce tarli oczy jak wściekli, a lekarze towarzyszący wyścigowi biegali między zawodnikami z wodą i kroplami do oczu. Wszystko to było transmitowane na cały świat. Brawo, panowie, brawo. Takie rzeczy tylko w kolarstwie. Wyobraźmy sobie Lionela Messiego, jak w meczu Ligi Mistrzów rzuca się za linię boczną w poszukiwaniu kropli do oczu. Gdy się jedzie na taki wyścig jak Tour de France, trzeba być gotowym na wszystko, ale to są już jaja.

WYPADKI

Czasami wystarczy jedna sekunda, aby zniweczyć efekt setek godzin ciężkiej pracy na treningach i tysięcy przejechanych na nich kilometrów. Przyczyną może być chwilowa utrata koncentracji, błąd innego zawodnika… a nawet gówniany sprzęt, do użycia którego zostało się zmuszonym. Niekiedy wystarczy mocniejszy podmuch wiatru. Znajdziesz się w złym miejscu o złym czasie i bum – sezon albo i cała kariera z głowy. A może być jeszcze gorzej. Czasami zbiera mi się na wymioty, gdy dopadnie mnie mroczna świadomość, że to nieuniknione – prędzej czy później zaliczę jakąś glebę.

Nie chodzi nawet o sam upadek. Wywrotka nie jest oczywiście przyjemna, ale znacznie gorsze jest to, co następuje po niej. Załóżmy, że przydarzy mi się gleba zaraz na początku wielkiego touru. Nic wielkiego mi się nie stało, trochę się poobijałem i poobcierałem, ale jako że ścigam się dzień w dzień, muszę nieustannie zmieniać opatrunki i doglądać ran. A jeśli na obtarciach się nie skończyło? Wtedy zaczyna się koszmar. Co rano budzę się z bólem i widzę brudne bandaże, a z poobijanym ciałem czy wręcz połamanymi kośćmi naprawdę trudno wykonywać choćby podstawowe czynności. Nie tak powinien wyglądać poranek przed 250-kilometrowym etapem – w tej sytuacji należałoby martwić się jedynie tym, żeby odpowiednio dużo zjeść i zorganizować sobie przyzwoitą kawę.

Jeszcze gorzej, jeśli zostanę odesłany do domu. Pęknięcie miednicy to już w ogóle okropna sprawa. Leżę potem u siebie i wszyscy się na mnie gapią. Mam małe dzieci, a one wolałyby, żeby tata nie wyglądał jak po pojedynku bokserskim o tytuł

mistrza świata. Dla samego zawodnika też nie jest to przyjemne i nie można o tym zapominać. W kolarstwie nie brakuje brawury, zwłaszcza na poziomie amatorskim, przy czym mam tu na myśli lekceważenie tego, jak trudny to sport i ile niesie ze sobą cierpienia, ale po latach uprawiania tej dyscypliny zawodnik umie sobie poradzić także z cierpieniem. Wypadki i ból nie czynią kolarza lepszym, powodują jedynie, że żyje mu się mniej komfortowo.

Świeżo upieczony zawodowiec czy stary wyjadacz, pomocnik czy triumfator wielkich tourów, wszyscy mamy przede wszystkim jeden cel – utrzymać się na siodełku. Brzmi to jak zwykły truizm, ale taka jest prawda. Znam kolarza, do którego przed każdym wyścigiem dzwoni agent. Funduje mu motywacyjną gadkę, a potem kończy ją słowami: „Tylko się, kurwa, nie rozjeb!”. Pewnie niektórzy ujęliby to nieco łagodniej, ale zapewniam, że to bardzo dobra rada. Bez względu na to, jakie zadanie kto ma do wypełnienia w wyścigu, nie wykona go, leżąc na ziemi. Dyrektor sportowy zespołu od jednego zawodnika oczekuje, że będzie woził kolegom wodę, a od innego, że powalczy o zwycięstwo. Jednemu i drugiemu przyjdzie to znacznie łatwiej, jeśli uda im się trzymać z dala od kłopotów.

Pewnym problemem bywają tunele, przynajmniej pod względem psychologicznym, bo nigdy nie widziałem wypadku w takim miejscu, a i tak się tego boję. W tunelu zawsze mam wrażenie, jak gdybym dostawał silny wiatr w plecy. Pewnie wynika to z faktu, że wjeżdża tam peleton i wszystkie towarzyszące nam samochody, tak czy owak, coś nas mocno pcha do przodu. Można to zobaczyć gołym okiem – zawsze jedziemy tam szybciej. Tunele stanowią problem także dla zawodników zamykających peleton, bo tam, gdzie normalnie lekko wieje, teraz trzeba nagle pedałować na całego, żeby

utrzymać się za resztą peletonu. To trochę tak, jak gdyby zawodnicy jadący z przodu byli wysysani ku wyjazdowi. Nazywamy to „efektem tunelowym”. Pamiętam kilka moich występów w wyścigu Volta a Catalunya. Gdy wjeżdżamy z Andory do Hiszpanii, przejeżdżamy po drodze przez kilka tuneli, które pomagają peletonowi doganiać grupy uciekinierów. Koledzy, którzy jechali w Tour of Turkey, opowiadali, że tunel euroazjatycki jest po prostu przerażający; prowadzi pod Bosforem, a kolarze pędzą w nim z prędkością 100 kilometrów na godzinę. Strach w oczach. Gdy sam zbliżam się do tego typu obiektu, zwykle zdejmuję okulary. Wielu chłopaków na kilkaset metrów przed wjazdem do tunelu zamyka jedno oko, bo gdy je potem otworzą, będzie ono lepiej przystosowane do ciemności. Niestety, czasami nie da się na coś takiego przygotować. Podczas Giro 2018 na pięć kilometrów przed metą znajdował się nieoświet-
lony tunel. W swej nieskończonej mądrości organizatorzy postanowili umieścić tam flary. Zaraz za tunelem miał się zacząć grupowy sprint na trasie obejmującej kilka groźnych zakrętów, a my wyjechaliśmy stamtąd na wpół ślepi i z dymem w oczach. To było przerażające doświadczenie. Widzieliśmy jedynie czerwony dym, jakbyśmy jechali wprost do piekła. Najwyraźniej nikomu nie zaświtało, że czyste powietrze jest dla kolarzy ważne.

Żaden kolarz nie chce być znany z tego, ile i jak upada, ale – jak każdy weteran tego sportu – sam też mam na koncie kilka perełek. Połamałem więcej kości, niż potrafię wymienić, zostawiłem na asfalcie dużo skóry. Jestem zaskoczony, że nadal mam wszystkie zęby. Niektóre urazy są bardziej irytujące od innych, bo przy nich nie da się w żaden sposób uciec od bólu. Obtarcie nie jest tak dużym problemem jak pęknięcie czaszki, ale gdy z tego pierwszego powodu człowiek nie może sobie

wygodnie usiąść, potrafi to być naprawdę irytujące. Szczególnie przykre są także urazy barków i ramion, bo utrudniają one wykonywanie nawet podstawowych czynności. Nie jest fajnie, gdy nie można samemu zrobić sobie kawy albo nawet jeść bez pomocy drugiej osoby.

Każdy upadek to coś nieoczekiwanego. Adrenalina powoduje, że początkowo nie uświadamiamy sobie, na ile poważny jest nasz stan. Czasami jest jej wręcz za dużo. Dzisiaj wiem, że kilkukrotnie zdarzyło mi się wrócić na rower i jechać dalej, choć nie powinienem był tego robić. Pewnego razu po pewnej większej kraksie w peletonie siedziałem na poboczu i kłóciłem się z dyrektorem zespołu, że mogę jechać dalej, aż w końcu usłyszałem od niego: „To jest wyścig kolarski, a nie jakiś pieprzony cyrk".

W pierwszej chwili czuję przymus, żeby wsiadać na rower i ścigać się dalej. Musiałbym pewnie złamać kończynę albo uszkodzić sobie miednicę, żeby uraz z miejsca mnie zatrzymał. Jeśli jestem w stanie naciskać pedały, będę chciał kontynuować jazdę. Nie pamiętam zbyt wiele z moich najgorszych wypadków, a przynajmniej nie wbiły mi się w pamięć, gdy do nich dochodziło. Już po wyścigu, gdy jestem w domu i oglądam powtórki, to oczywiście pamiętam, że to wszystko się wydarzyło, tyle że gdy coś takiego się dzieje, myślę zupełnie o czymś innym – wpadam w panikę, że stracę za dużo czasu, staram się jak najszybciej ruszyć dalej. W kolarstwie pragnienie odnoszenia zwycięstw jest niezwykle silne, ale szefowie żadnego z teamów, dla których jeździłem, nigdy nie zaryzykowaliby bezpieczeństwa zawodników. W przypadku wszystkich moich poważnych wypadków dyrektorzy kazali mi się wycofać, wsiąść do karetki i dać sobie spokój. Zawsze sam decydowałem, czy ewentualnie pojadę jednak dalej. Nie chcieli, żebym zrobił sobie krzywdę, ale jednocześnie rozumieli, jak

trudno jest zrezygnować z czegoś, na co pracowało się cały rok. Kariera kolarza jest bardzo krótka, a możliwość ścigania się w wielkim tourze czy na jednym z monumentów stanowi tak wielki przywilej, że zmarnowanie tego typu okazji wydaje się czymś niewyobrażalnym. Gdy ktoś zaliczy poważny wypadek, zwykle odkładamy na bok kwestię przynależności zespołowej. Wszyscy przez to przeszliśmy i żaden z nas nie chce patrzeć na kogoś innego w podobnej sytuacji. Każdy z nas chce wygrać, ale na siodełku. Do mety jednego z wyścigów dopchnął mnie pewien mistrz świata. Nie musiał tego robić, nie jeździliśmy w tym samym zespole. Taki gest w wykonaniu rywala w tęczowej koszulce to coś, czego się nie zapomina.

Jeden z najgorszych wypadków, jakie pamiętam, przydarzył się Holendrowi Laurensowi ten Damowi podczas Tour de France w 2011 roku. Dość mocno poharatał sobie wtedy twarz i musiał jechać z prowizorycznym opatrunkiem – facjatę miał po prostu owiniętą zakrwawionym bandażem. Pewnie w rzeczywistości tylko tak okropnie to wyglądało i faktycznie nie były to poważne obrażenia, ale całość robiła dość makabryczne wrażenie. Ten Dam koniecznie chciał jednak jechać dalej. Kilka dni później słyszałem, jak żartował z kolegami i opowiadał im, że gdy żona zobaczyła go na mecie, kazała mu przestać się mazgaić, bo nikt nie wycofuje się z Tour de France z powodu rozciętej wargi.

Czasami się z tego śmiejemy, bo to normalny element naszej pracy, ale nie lubię, gdy wypadki są uwznioślane przez media czy fanów. Potrafię podać kilka sytuacji, w których leżałem wyłącznie z własnej winy, bo na przykład obejrzałem się za siebie w najgorszym możliwym momencie albo na sekundę się rozkojarzyłem, wszedłem w zakręt odrobinę za szybko albo pojechałem całkowicie niewłaściwą linią. Potem byłem na siebie wściekły, bo błędu dało się spokojnie uniknąć. Zupełnie

inna sprawa, gdy upadam ze względu na zawodny sprzęt albo dlatego, że przewrócił się ktoś inny i mnie skosił – to nieodłączny element wyścigów rowerowych i nie ma sensu tego roztrząsać. Kiedy jednak ląduję na ziemi z własnej winy, gnębi mnie to niepomiernie. Uprawiam ten sport wystarczająco długo, żeby wiedzieć, jak powinno się pokonywać zakręty. Wkurza mnie strasznie, gdy słyszę ludzi, którzy rozmawiają potem o tym tak, jakby spotkało mnie coś fajnego. Może to i fajnie, że nie robiłem wielkiego halo i jechałem dalej, ale znacznie fajniej byłoby w ogóle nie upadać. Inni natomiast poklepują mnie wtedy po plecach, jak jakiegoś bohatera. Rozumiem, że taka postawa im się podoba – w porównaniu z innymi dyscyplinami sportu wypadamy na prawdziwych twardzieli – ale w takich chwilach potrafię myśleć tylko o tym, że pojechałem jak pieprzony debil i nie zmieściłem się w zakręcie.

Na szczęście większość kolarzy szybko o takich rzeczach zapomina. Nie chciałbym sugerować, że peleton składa się z półgłówków, bo osobiście znam wielu bardzo inteligentnych zawodników, którzy studiują albo odnoszą sukcesy w biznesie, ale jeśli chodzi o nasze główne zajęcie, to lepiej jest za dużo nie myśleć. Od mojego ostatniego upadku minęło już kilka miesięcy, dzięki czemu wspomnienia krótkoterminowe zaczęły się już zacierać. Wiem, że to kijowe doświadczenie, bo nie raz coś takiego mi się przytrafiło, ale zdążyłem już zacząć sobie wmawiać, że nie było aż tak źle. Kiedy jednak przydarzy mi się kolejny wypadek, wszystkie wspomnienia wrócą: „O nie, to jednak kurewsko boli”. Do tego jestem już stary, więc kości też mam już nie te co kiedyś.

Zwykle upadki zdarzają się zawodnikowi, który jest zmęczony albo stara się walczyć o pozycję w wyścigu etapowym. Kolarz zmusza się wtedy do zbyt dużego wysiłku,

walczy o życie, stara się wjechać na szczyt i nie zostać z tyłu, a kiedy już na ten szczyt wjedzie, jest po nim. Trudno mu się skupić, usiłuje się zregenerować, ale nadal musi naciskać, a tempo potrafi być zatrważająco wysokie, zwłaszcza gdy nie jest się w najlepszej kondycji. Gdy sytuacja robi się naprawdę zła, zawodnik doświadcza dezorientacji i pokonuje kolejne zakręty, tak naprawdę nie wiedząc, co się w ogóle dzieje. Kolarz nie trzyma wtedy linii wyścigowej, jest rozkojarzony i ma opóźniony czas reakcji. W końcu rozumie, co się zaraz stanie, ale wtedy jest już za późno. Towarzyszy temu kilka sekund przerażenia, kiedy trzeba przygotować się na to, co nieuniknione – mnóstwo bólu. Niektórzy w pierwszej chwili po zderzeniu z ziemią myślą o rodzinie oglądającej to wszystko w domu. Martwią się o bliskich, co doskonale rozumiem, bo żonie i dzieciom na pewno nie jest miło patrzeć na męża i ojca w takim stanie. Tylko że samemu zawodnikowi też nie jest za miło. Jeśli chodzi o mnie, w głowie kołacze mi zawsze to samo: jechać dalej. Nie umiem myśleć o niczym innym. Nie chcę widzieć obok mojego nazwiska liter DNF, a już z pewnością nie w wielkim wyścigu, takim jak Giro czy Tour. Będę się desperacko rozglądał za lekarzem w nadziei, że ten poskłada mnie na tyle, żebym mógł jechać dalej.

Właśnie dlatego zawsze powtarzam młodym chłopakom, że wyjazdy na zapoznanie z trasą są niezmiernie istotne, że trzeba bacznie przyglądać się drodze. Jeśli ktoś startował w danym klasyku cztery albo pięć razy, to powinien już znać wszystkie niebezpieczne miejsca, ale w takich wyścigach jak choćby Il Lombardia organizatorzy wiecznie coś kombinują przy przebiegu trasy, więc warto się tamtędy wcześniej przejechać. W 2017 roku koszmarny wypadek w tym wyścigu, na zjeździe z Muro di Sormano, zaliczył Laurens De Plus z grupy Quick-
-Step Floors. Ja znałem ten zakręt doskonale, więc

postanowiłem przejechać go na luzie, ale De Plus usiłował dogonić Mikela Cherela z ekipy AG2R La Mondiale. Niestety, zawodnik bardzo źle ocenił ten zakręt i uderzył w murek, po czym wystrzelił z roweru i pofrunął do przodu.

Nie ma czegoś takiego jak szczęśliwy wypadek, bo gdyby De Plus miał szczęście, to w ogóle nie walnąłby w przeszkodę. Zasadniczo jednak zdarzenie to mogło się skończyć znacznie gorzej. Na tamtej trasie niektóre urwiska są naprawdę strome, niemal pionowe. Gdy po raz pierwszy ogląda się ten wypadek w telewizji, można odnieść wrażenie, że De Plus spada z klifu. Potem okazuje się, że na szczęście zatrzymał się na jakichś drzewach i krzewach kawałek od drogi. Gorzej wyglądało to w przypadku Jana Bakelantsa, innego Belga, który rozbił się na tym samym zakręcie, ale spadł znacznie niżej. Wylądował na intensywnej terapii z połamanymi żebrami i pękniętym kręgiem. Ktoś zamieścił w sieci zdjęcie jego roweru zawieszonego na gałęzi jakieś trzy czy cztery metry powyżej miejsca, w którym zatrzymał się sam zawodnik. Przez ten sam murek przeleciał młody włoski kolarz Simone Petilli, u którego zdiagnozowano pęknięcie kręgów w odcinku szyjnym. Gdyby ktoś to przeoczył, dla zawodnika mogłoby się to skończyć tragicznie. Piszę tu tylko o jednym zakręcie w jednym wyścigu, a przecież o strasznych wypadkach z kolejnych sezonów można by napisać całą książkę.

Za każdym razem, gdy dochodzi do czegoś podobnego, ktoś zaczyna opowiadać, że zjazdy są zbyt niebezpieczne albo że organizatorzy w ogóle nie troszczą się o zawodników. Moim zdaniem to po prostu element tego sportu. Jeśli na trasie wyścigu ma się znaleźć Muro di Sormano, to trzeba zjechać z tej góry właśnie z tamtej strony, nie ma innej możliwości. To bardzo stromy i równie legendarny podjazd, więc gdybym to ja był organizatorem, chciałbym go na trasie wyścigu. Przed

samymi zawodami ludzie o nim mówią, góra budzi zainteresowanie kibiców, a już w trakcie rywalizacji daje co bardziej wybuchowym jeźdźcom szansę na jakiś wyjątkowy ruch. Nie poświęciłbym tego wszystkiego tylko dlatego, że po drugiej stronie trasa jest trudna technicznie i potencjalnie niebezpieczna. Jeśli wyeliminujemy szybkość i ryzyko, w kolarstwie nie zostanie za wiele. Pomimo wcześniejszych zastrzeżeń chciałbym podkreślić, że dysponujemy obecnie sprzętem lepszym niż kiedykolwiek wcześniej, poza tym nikt nikogo nie zmusza, żeby pędził na złamanie karku. Na długich podjazdach musimy się oszczędzać, bo gdyby ktoś pojechał na maksa, bardzo szybko opadłby z sił i byłoby po nim. Moim zdaniem ze zjazdami jest tak samo. Nie chodzi o to, żeby jechać tak szybko, jak tylko się da, lecz tak szybko, jak pozwalają komuś umiejętności. Ja radzę sobie na zjazdach całkiem nieźle, ale nie zamierzam ścigać się na nich z Peterem Saganem. Przecież to tylko sportowa rywalizacja, każdy z nas powinien zwolnić, jeśli dany odcinek budzi w nim lęk. Nawet stosunkowo prosty i łagodny zjazd może okazać się niebezpieczny, jeśli zawodnik postanowi mocno zaryzykować. Jeśli ktoś chce dowodów, niech się przyjrzy, jak takie odcinki pokonywał Marco Pantani. Stosował pewną szczególną technikę, którą dopracował w młodości, by być jak najbardziej aerodynamicznym. Gdyby przeciętny kolarz przyjął taką pozycję, to znaczy przesunął środek ciężkości jak najdalej do tyłu, przyciskając przy tym siodełko do klatki piersiowej, raczej prędzej niż później miałby poważny wypadek. Część dzisiejszych zawodników kładzie się na ramie, chowa się między kierownicą a siodełkiem. Jeśli ktoś znakomicie panuje nad rowerem, to faktycznie pojedzie tak szybciej, ale to również znacznie bardziej niebezpieczny sposób pokonywania zjazdów.

Tak, to nieodłączny, ale jednocześnie bardzo przykry element kolarstwa. Nikt nie chce oglądać wypadków, a już najmniej ktoś taki jak ja, kto spadał z roweru więcej razy niż jest w stanie spamiętać. Organizatorzy zawsze mogą zrobić coś więcej, żeby trasa wyścigu była jak najmniej ryzykowna, za moich czasów bezpieczeństwo zresztą zdecydowanie się poprawiło, ale są też jakieś granice tego, co da się w tej kwestii zrobić. Na tamtym konkretnym zakręcie można zamontować siatki, znane choćby z narciarstwa zjazdowego, ale równie dobrze wypadek może się zdarzyć w innym miejscu. Nie da się rozstawić siatek, okładzin i bel siana na każdym zakręcie 250-kilometrowej trasy. Kolarstwo ma to do siebie, że jest nieprzewidywalne i najgorsze może wydarzyć się w dowolnym momencie. Doskonałym tego przykładem był Tour de France w 2014 roku, a konkretnie jego piąty etap z Ypres do Arenberg Porte du Hinaut. Przed startem połowa peletonu trzęsła portkami, bo na trasie tego etapu znalazło się dziewięć sekcji koszmarnego bruku, po którym co roku jedzie się w wyścigu Paryż–Roubaix. Na koniec okazało się, że Chris Froome dwukrotnie wywrócił się na normalnym asfalcie i musiał wycofać się z wyścigu na skutek złamań rąk. Kto mógł to przewidzieć? Z pewnością wiele osób obstawiało, że któryś z faworytów do triumfu w klasyfikacji generalnej wywróci się na bruku, ale nie na zwykłej płaskiej drodze.

Organizatorzy niektórych wyścigów radzą sobie z ostrzeganiem o zagrożeniach lepiej i moim zdaniem to sensowniejsza strategia, żeby unikać najgorszych wypadków, niż rozkładanie siatek i miękkich okładzin. Kilka lat temu w Tour de Suisse zaczęto stosować specjalne znaki ze strzałkami, ostrzegające na przykład o agrafkach. To całkiem przydatne narzędzie, bo podczas długiego dnia jazdy zawodnik może się na chwilę wyłączyć i taki znak uświadamia mu, że musi uważać.

Przed bardziej technicznymi fragmentami trasy warto też zająć odpowiednie miejsce w peletonie. Jeżeli ktoś jedzie akurat w mniejszej grupie, powinien się upewnić, że ma odpowiednie towarzystwo. Czasami to aż zadziwiające, jak bardzo niektórzy nie radzą sobie na zjazdach, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę, że w ten sposób zarabiają na chleb. To oczywiście uwagi względne, bo nawet tacy zawodnicy bez problemu zostawią w tyle amatora, ale różnica umiejętności na zjazdach między najlepszymi a najgorszymi potrafi być olbrzymia. Ciężko mi tutaj wymieniać konkretne nazwiska, bo takich, którzy mogliby się w tym aspekcie istotnie poprawić, jest naprawdę sporo, ale na mnie najgorsze wrażenie w trakcie wyścigów zrobili Portugalczyk Tiago Machado i Austriak Riccardo Zoidl. Gdy utknę za kimś takim, mogę być pewien, że zostanę z tyłu. Zoidl to utalentowany góral, który świetnie radzi sobie na podjazdach, ale moim zdaniem jego słabe umiejętności zjazdowe były jednym z powodów, dla których stracił miejsce w ekipie Trek-Segafredo i musiał wrócić do Austrian Continental. Jak na wiele innych jego talentów, zaskakująco słaby na zjazdach był Andy Schleck. Może nie zawsze, ale wystarczyło, że niedawno miał wypadek albo warunki nie były najlepsze, a od razu jechał z ręką na klamce hamulca i bez wiary w siebie.

Niektóre zespoły z cyklu WorldTour zatrudniają trenerów specjalizujących się w downhillu. Mnie też w tym zakresie pomogło uprawianie kolarstwa górskiego. Każdy kolarz powinien pracować nad zjazdami, zwłaszcza że możemy rozwijać się pod tym względem nawet w starszym wieku. Zdecydowanie dobrze jest często ćwiczyć zjazdy od najmłodszych lat, ale później też wystarczy trochę popracować nad takimi rzeczami jak trzymanie właściwej linii wyścigowej czy koncentracja, żeby w krótkim czasie osiągnąć zdecydowane

postępy. Wiele wypadków, które przydarzyły mi się w przeszłości, wynikało właśnie z chwilowej utraty koncentracji w najgorszym możliwym momencie. Gdy zacząłem pracować nad tym z trenerem, kładł nacisk na to, żebym zachował skupienie na całym zjeździe i miał przekonanie do obranej linii wyścigowej. Zawodnik nie powinien się zanadto martwić, bo wtedy zacznie wykonywać w połowie zakrętu drobne korekty, a w ten sposób w większości przypadków narobi sobie więcej szkód niż pożytku. Nie można też zanadto hamować, bo straci się wtedy na czasie. W ogólnym rozrachunku zawodnik z odpowiednimi umiejętnościami może nie zyska na zjeździe nie wiadomo jak dużo, ale jego wielką przewagą będzie to, że na dole będzie wypoczęty, bo cały odcinek pokonał na luzie, regularnie pedałując, jak najmniej hamując i utrzymując tempo. Kolarz słabo radzący sobie na zjazdach będzie hamował przed każdym zakrętem, pewnie kilkukrotnie skoryguje linię przejazdu przez zakręt, a potem będzie musiał stanąć na pedały, żeby jak najszybciej odzyskać prędkość sprzed zakrętu. Taka jazda jest po prostu męcząca.

Przerażeniem napawał uraz głowy Berniego Eisela, zwłaszcza że dał o sobie znać sześć tygodni po wypadku. Na skutek upadku w wyścigu Tirreno–Adriático w marcu 2018 roku zrobił mu się krwiak podtwardówkowy, który powodował krwawienie do mózgu. Miał szczęście, że tego nie zbagatelizował, bo początkowo lekarze zdiagnozowali u niego tylko pęknięcie kości nadgarstka. Potem jednak Bernie źle się poczuł i poszedł na badanie obrazowe. Cóż, kolarstwo zawsze pozostanie w jakimś stopniu ryzykowne i z pewnością będą się zdarzać tego rodzaju sytuacje, ale ogólnie wydaje mi się, że nie ma się co zanadto przejmować, zwłaszcza w porównaniu z boksem czy futbolem amerykańskim. Nie chciałbym natomiast ścigać się w dawnych czasach, gdy nie było jeszcze obowiązkowe

noszenie kasku. Zgoda na zdjęcie kasku na ostatnim podjeździe etapu z metą na szczycie wydaje się niezłym pomysłem, bo zdjęcia byłyby lepsze i jechałoby się wygodniej, ale nie przewiduję, żeby ktoś miał dać temu rozwiązaniu zielone światło.

Martwi mnie natomiast brak konkretnej procedury postępowania po wypadku. Jeśli na miejscu jest akurat lekarz, to obejrzy delikwenta, ale zazwyczaj po prostu podnosimy rower z ziemi i jedziemy dalej, zwłaszcza gdy są to końcowe kilometry etapu i tempo jest wysokie. Nawet w tak względnie bezpiecznym sporcie jak piłka nożna istnieją procedury sprawdzania zawodników pod kątem wstrząsu mózgu i urazów głowy. Warto coś takiego robić, bo dotyczy to nie tylko bieżących kontuzji sportowców, ale minimalizuje także ryzyko wystąpienia problemów w ich późniejszym życiu. Czasami widać, że nawet niewielkie stuknięcie może mieć wpływ na postawę zawodnika. Pamiętam, z jakim zaskoczeniem obserwowałem słabiutką grę Lorisa Kariusa w bramce Liverpoolu w finale Ligi Mistrzów w 2018 roku. Wyglądał na pijanego albo na kogoś, kto nigdy w życiu nie kopnął piłki. Wcześniej w głowę przyłożył mu jednak Sergio Ramos, obrońca Realu Madryt, ale sędzia nic z tym nie zrobił. No i kilka dni później gruchnęły wieści, że Karius źle się poczuł na wakacjach w Stanach i poszedł do lekarza. Okazało się, że miał wstrząs mózgu i w ogóle nie powinno go być wtedy na boisku. Chciałbym, aby pod tym względem lepiej zadbano też o kolarzy, choć przyznaję, że nie mam pomysłu, jak to zrobić. Nie da się zakazać upadków. To nieodłączny element tej roboty, okropny, ale nie do usunięcia – ryzyko zawodowe, które podejmuje każdy, kto chce zarabiać na chleb jazdą na rowerze.

Wydaje mi się, że zdaniem niektórych kolarzy należałoby bardziej doprecyzować zasady poruszania się motocykli na

trasie wyścigu. Uważam, że każdy ma tam do wykonania swoje zadanie; dotyczy to zarówno mediów, jak i przedstawicieli organizatora. Bądź co bądź motory prowadzą profesjonaliści z dużym doświadczeniem. W ostatnich latach zwróciłem uwagę, że obwinia się ich o wiele różnych rzeczy, ale moim zdaniem to niesprawiedliwe. Pewnie, że wygląda to różnie w zależności od imprezy, ale nie wydaje mi się, żeby motocykle stanowiły aż taki problem, na jaki się go dzisiaj kreuje. Być może na mniejszych wyścigach pojawiają się kłopoty wynikające z braku doświadczenia, ale kierowcy motocykli telewizyjnych z Francji i Włoch to ludzie, którzy zajmują się tym od wielu lat. Pamiętam, że w 2018 roku były jakieś problemy na Vuelcie, gdy kilka ucieczek zostało dogonionych przez kolarzy jadących w cieniu aerodynamicznym motocykla, ale to już przypadek słabej organizacji. Nie zwracam zatem uwagi na ludzi, którzy domagają się zakazu używania motocykli podczas wyścigów albo ograniczenia ich liczby. Na wielu motocyklach siedzą sędziowie, wiele maszyn jedzie przed zawodnikami i wspólnie z policją kontroluje, czy trasa jest gotowa. Do tego dochodzą operatorzy kamer i fotografowie, niezbędni z punktu widzenia promocji naszej dyscypliny. Tak naprawdę nie bardzo widzę inne rozwiązanie. O ile tylko organizatorzy wyścigu mają nad nimi odpowiednią kontrolę, nie mam problemu z motocyklami. Stanowią element całego show.

Kluczem do sukcesu jest określenie akceptowalnego poziomu ryzyka. Gdy ktoś ściga się na rowerze, musi pogodzić się z ewentualnością upadku przy dużej prędkości. Tego po prostu nie da się uniknąć. Czy należy natomiast godzić się z faktem, że po wypadku zawodnik woli odmówić pełnego badania lekarskiego, żeby mógł jak najszybciej ruszyć do dalszej rywalizacji? Sporym problemem jest to, że my – kolarze –

mamy wiecznie poczucie, że powinniśmy jechać dalej. Wydaje mi się, że podobnie było w rugby, zanim dokonano tam zmiany przepisów. Gdy teraz ogląda się mecz, można zobaczyć zawodników uważnie badanych przez lekarza, zanim zostaną ponownie wpuszczeni na boisko. Gdy zachodzi taka potrzeba, nawet największa gwiazda nie wraca już do gry – dla jej własnego dobra. Domyślam się, że to frustrujące, bo gdy żyje się ze sportu, człowiek nigdy nie chce siedzieć z boku i się przyglądać, a mimo to uważam to rozwiązanie za zupełnie rozsądne.

W peletonie panuje dość powszechne przekonanie, że dopiero uraz w rodzaju złamanej nogi upoważnia zawodnika do wycofania się z rywalizacji. Jeśli ktoś nie leży nieprzytomny w karetce, znaczy, że jest mięczakiem. Czysty absurd! Do dziś przechodzi mnie dreszcz na wspomnienie wypadku Tomsa Skujiņša podczas Tour of California w 2017 roku. Uciekając peletonowi, zawodnik ekipy Cannondale-Drapac mocno uderzył o ziemię, a potem potykał się o własne nogi, próbując wsiąść na rower. Po upadku neutralny serwisant obejrzał rower i był gotów oddać go zawodnikowi, ale Skujiņš zatoczył się na drugą stronę drogi, nie mogąc podnieść z ziemi okularów. Potem zatoczył się jeszcze raz i wyszedł wprost pod koła grupy pościgowej. Kiedy wreszcie dotarł do serwisanta, dostał od niego rower i błogosławieństwo do dalszej jazdy. Chwilę później nieomal wjechał w krawężnik i znów się wywrócił. W końcu dogonił go samochód serwisowy jego zespołu i udało się go przekonać, żeby się wycofał. Wieczorem lekarze zdiagnozowali u niego wstrząs mózgu i złamany obojczyk. W 2018 roku Philippe Gilbert zaliczył koszmarny upadek na Tour de France. Przeleciał przez murek, wpadł do rowu, a potem wsiadł na rower i przejechał 60 kilometrów pozostałych do mety. Lekarze stwierdzili pęknięcie rzepki. Otrzymał na tym etapie

wyróżnienie za waleczność i sporo pochwał od fanów i mediów za hart ducha, tylko po co? Moim zdaniem w kolarstwie pojawia się czasem perwersyjny wojeryzm, z którym należy skończyć. Gilbert miał szczęście, że uraz dotyczył tylko kolana, bo gdyby coś stało mu się w głowę, a nalegałby na powrót na siodełko, to przy panującej obecnie w kolarstwie mentalności wolno byłoby mu to zrobić. Wiem, jakie to uczucie, znam je z autopsji. Mnie też pewnie trzeba by zatrzymać siłą, zwłaszcza gdybym miał realne szanse na wygraną. Może jakimś rozwiązaniem byłoby zwiększenie liczebności obsługi medycznej, ale nie wiem, gdzie powinno się tych dodatkowych ludzi umieścić. Samochody zespołowe i tak są już szczelnie upchane sprzętem, jedzeniem i napojami. Mechanik i jego narzędzia ledwie się tam mieszczą. Peleton naprawdę nie potrzebuje kolejnych samochodów, i tak jest ich dużo. Moglibyśmy jednak wprowadzić jakieś jasne przepisy, zastosować proste narzędzia typu czujniki uderzeniowe na kaskach, które pokazywałyby, jak mocny był upadek. Może wtedy zawodnicy zaakceptowaliby nowe ograniczenia, wprowadzone dla ich dobra.

Dopóki nic takiego się nie stanie, część odpowiedzialności za bezpieczeństwo muszą wziąć na siebie sami kolarze. Ostatecznie to my decydujemy o tym, jakim jedziemy tempem. Czasem mam ochotę się śmiać, gdy zarzynamy się nawzajem na jakimś stromym podjeździe w Giro czy Tour de France. Myślę sobie wtedy: „Moglibyśmy pojechać jak cywilizowani ludzie, ale nie, jedziemy na śmierć i życie”. Takie sytuacje wywołują u mnie uśmiech. To stara szkoła wyścigowa. Wystarczy, że jeden zawodnik zaatakuje, a wtedy podrywa się cały peleton. Wszystkie wcześniejsze plany biorą w łeb.

Moje podejście do ryzyka – przekonanie, że powinniśmy się z nim pogodzić i po prostu jechać – jest pewnie nieco

tradycyjne. W czasie kariery miałem możliwość obserwować wielką zmianę, jaka zaszła w stylu ścigania się kolarzy. Zjazdy zawsze były niebezpieczne, to przecież nie tak, że organizatorzy nagle wytrzasnęli skądś te odcinki drogi. Zagrożenie występowało zawsze, ale gdy byłem młody, sytuacja wydawała się pod znacznie większą kontrolą. Pamiętam, że zwłaszcza zespół Liquigas przodował w specyficznej taktyce: najpierw mordował cały peleton na podjeździe, a potem, za szczytem, odpuszczał na minutę lub dwie, żeby wszyscy mogli się przegrupować przed zjazdem. Po części wynikało to z faktu, że Ivan Basso nie był mistrzem zjazdów i nie chciał za bardzo ryzykować, bo wiedział, że podczas wspinaczki może pokonać każdego. Po części wynikało to jednak również z szacunku. Szanowały się wtedy zespoły, szanowali się zawodnicy. Teraz zostało po tym tylko wspomnienie. Na zjazdach atakuje Sky, atakuje też UAE, dzisiaj nikt już nie odpuszcza. Na wąskich drogach w peletonie panuje olbrzymie napięcie, jedziemy bardzo szybko, a każdy ma dla siebie tylko niewielki skrawek asfaltu, na którym może czuć się jako tako pewnie. Do tego wszyscy walczymy o pozycje, wyprzedzamy się w niebezpiecznych miejscach, podejmujemy ryzyko, którego tak naprawdę nie musielibyśmy podejmować. Rozumiem, że z punktu widzenia kilku kandydatów do zwycięstwa w generalce atakowanie na zjeździe jest dobrą taktyką. W ten sposób jeżdżą między innymi Vincenzo Nibali i Chris Froome. To godna podziwu, niezwykle techniczna umiejętność, ale kiedy tego samego próbuje każdy uczestnik wyścigu, wszystkich naraża to na zbyt duże ryzyko. Spektakularne widowisko tworzy dwóch znakomitych zawodników gnających w dół ramię w ramię, ale niektórzy kompletnie sobie z tym nie radzą, a i tak ruszają za nimi w pogoń. Równie dobrze André Greipel mógłby próbować gonić Juliana Alaphilippe'a pod górę.

David de la Cruz, Thibaut Pinot, Sébastien Reichenbach to utalentowani zawodnicy wielkich zespołów, ale jeśli utkniesz za nimi na szczycie wzgórza, to albo ich wyprzedzisz, albo szybko zaczniesz tracić czas, bo w ogóle nie radzą sobie na zjazdach. Gdybym wtedy znalazł się za nimi, pierwsze słowo, jakie przyszłoby mi na myśl, brzmiałoby: „kurwa!”. Po prostu wiedziałbym od razu, że mam przechlapane. Jeśli utknie się za kimś takim, potem, na dole, trzeba przez pięć czy sześć kilometrów zasuwać jak szalony, żeby nadgonić stratę do peletonu. W moich pierwszych zawodowych sezonach zawodnicy słabo jeżdżący zjazdy nie zostawali aż tak mocno z tyłu, bo cały peleton jechał w dół z rozsądną prędkością. Czasami się zastanawiam, czy nie gnamy teraz w dół na złamanie karku z powodu fałszywego poczucia bezpieczeństwa, jakiegoś przekonania, że nowoczesne kaski są znacznie lepsze od tych, jakich używano dawniej. Ostatecznie dochodzę jednak do wniosku, że to głównie przez to, że czołówka jest dzisiaj bardzo zbita i najlepsi muszą znaleźć jakieś miejsce, w którym wyrobią sobie przewagę nad innymi.

Oczywiście niektórych rzeczy nie da się zaplanować. Wystarczy spojrzeć, co przydarzyło się Michaelowi Goolaertsowi w 2018 roku w Paryż–Roubaix. Zaliczył nieoczekiwany upadek w drugim brukowanym sektorze, niedaleko Briastre. Najpierw zajęli się nim lekarze pracujący przy wyścigu, bo Goolaerts stracił przytomność, potem śmigłowiec zabrał go do szpitala do Lille, gdzie zawodnik zmarł jeszcze tej samej nocy. Autopsja wykazała, że doszło u niego do zatrzymania akcji serca i była to przyczyna, a nie skutek jego upadku. Miał dopiero 23 lata. Pochodził z Belgii, mieszkał tuż za granicą, więc pierwszy w karierze występ w Paryż–Roubaix musiał być dla niego spełnieniem marzeń.

Nie potrafię sobie wyobrazić, co działo się potem w jego zespole. Kolarze ścigali się dalej, bo od tego są. Na trasie wyścigu człowiek nigdy nie myśli o najgorszym. Zawodnicy i szefostwo teamu działa w pełnym trybie wyścigowym, więc interesują ich pozycja w grupie, przebite opony, ucieczki. Gdy dzisiaj o tym pomyślę, podejrzewam, że informacja o śmierci Goolaertsa musiała być dla jego zespołu koszmarnym ciosem. Szczerze mówiąc, była koszmarnym ciosem dla nas wszystkich. Chłopacy, którzy z szerokimi uśmiechami przecinali linię mety, a potem cieszyli się na podium, nie mogli o niczym wiedzieć, ale potem mimo to odczuwa się smutek i żal z powodu tych reakcji. Taka już ludzka natura.

Zawodnicy zespołu Veranda's Willems-Crelan jeszcze w tym samym tygodniu wrócili do ścigania. Wzięli udział w Brabantse Pijl Flanders Classic, dedykując start zmarłemu koledze. Musiało to być dla nich ekstremalnie trudne, ale co innego mogli zrobić. Gdy umiera kolega z biura, nikt nie zamyka przecież firmy, dopóki współpracownicy nie pozbierają się po stracie. Jeszcze bardziej szorstko wypada to w realiach sportowych, bo mówimy tu o aktywności wystawionej na widok publiczny, ostatecznie jednak zespół ma zobowiązania, musi wypłacić wynagrodzenia, a wysyłanie wszystkich do domu na miesiąc w dłuższej perspektywie nie pomoże ani zawodnikom, ani pracownikom ekipy.

Brało mnie obrzydzenie na widok sugestii, które pojawiły się w prasie i mediach społecznościowych, jakoby wypadek miał związek z dopingiem. Nikt nie znalazł żadnych przesłanek wskazujących na cokolwiek poza zatrzymaniem akcji serca, ale niektórzy po prostu nie mogą inaczej i od razu muszą wyciągać komuś doping. Zatrzymanie akcji serca zdarza się w sporcie na najwyższym poziomie tragicznie często. To samo przytrafiło się w 2018 roku włoskiemu piłkarzowi Davide Astoriemu.

Z wcześniejszych lat pamiętam kilka podobnych przypadków zarówno w kolarstwie, jak i w innych dyscyplinach.

Mam nadzieję, że nad tym problemem zdrowotnym prowadzone są badania i że organy regulacyjne oraz same zespoły znajdą sposób skutecznego sprawdzania stanu zdrowia sportowców pod kątem objawów, ale ogólnie rzecz ujmując – nie napawa mnie to przerażeniem. Tego typu tragedie zdarzają się także w normalnym życiu, a przecież nie można się wszystkiego nieustannie bać. Obawiam się jedynie wywrotek. Gdy w 2011 roku podczas Giro d'Italia na skutek upadku zmarł Wouter Weylandt, wszyscy byliśmy tym głęboko poruszeni. Zjeżdżał z prędkością około 80 kilometrów na godzinę, obejrzał się za siebie i ułamek sekundy później wjechał w barierkę. To wszystko. Lekarze orzekli, że zginął na miejscu, od samego uderzenia. Doszło do zatrzymania akcji serca, Weylandt miał też poważne obrażenia głowy. To jeden z tych aspektów kolarstwa, od którego nie da się uciec. Współczesne kaski są naprawdę świetne, ale cudów nie zdziałają. Istnieją konkretne powody, dla których kaski motocyklistów są dziesięciokrotnie cięższe od naszych. W kaskach motocyklistów stosuje się również skórę i wzmocnienia.

Problem z zatrzymaniem akcji serca jest o tyle przykry, że dopada młodych ludzi w najlepszym okresie życia. Poddaje się nas licznym badaniom i wierzę, że nasi lekarze robią wszystko, co w ich mocy, więc nie ma sensu martwić się na zapas. Bez względu na to, czym ludzie zajmują się zawodowo, zawsze może przytrafić im się coś złego. Słyszałem opinie, że problemy z sercem wynikają z tego, jak dużemu obciążeniu poddajemy organizmy, ale jakoś za bardzo w to nie wierzę. Poza tym czy jest coś gorszego od siedzenia przez cały dzień za biurkiem? Kolarstwo może i jest niebezpieczne, ale nie z uwagi na ryzyko wystąpienia ataku serca. Nie powiem moim dzieciom, żeby nie

jeździły na rowerze, bo może to spowodować choroby serca. Mam znajomych, którzy nie lubią kolarstwa szosowego, bo obawiają się samochodów, więc uprawiają kolarstwo górskie i off-roadowe. Nie mógłbym tak żyć. Miałem już kilka zderzeń z samochodem i nie jest to przyjemne, ale na rowerze górskim też nie jest bezpiecznie. Wystarczy podać przykład Martyna Ashtona, legendarnego kolarza górskiego, który w 2013 roku miał wypadek. Doszło wtedy u niego do przemieszczenia kręgów T9 i T10, przez co dzisiaj Martyn jest paraplegikiem. Skoro coś takiego może przytrafić się jednemu z najlepszych sportowców na świecie, to może przytrafić się każdemu. Czy to powód, żeby nie jeździć? Nie wydaje mi się. Czytałem, że na amerykańskich drogach co roku ginie sześć tysięcy pieszych, ale chyba wszyscy nie przestaniemy chodzić.

Zabezpieczenie medyczne większości wyścigów jest dobre. Zdarzyły mi się co prawda jedna czy dwie nieprzyjemne sytuacje, ale wiele zależy też od tego, w jakiej części świata się ścigamy. Pamiętam, jak pewnego razu leżałem w karetce i bolało mnie tak bardzo, że wiedziałem, że się połamałem. Miałem też obrażenia klatki piersiowej, ale zbadali mnie i z miejsca wypisali, stwierdzając, że mogę spokojnie lecieć do domu. Wziąłem garść środków przeciwbólowych, popiłem kilkoma kieliszkami wina, a kiedy obudziłem się nazajutrz, czułem się, jakbym umierał. Zespół wysłał mnie na badania do mojego lekarza, a ten stwierdził u mnie złamania kości dłoni, pęknięte żebra i częściowo zapadnięte płuco. W takim stanie nie wolno latać. To nawet nie była wina organizatorów, załatwili mnie tak w dużym szpitalu. Cieszę się, że sam nie mieszkam w tym miejscu i nie muszę korzystać z tamtejszej opieki zdrowotnej. Gdy usłyszałem diagnozę mojego lekarza, nawet jakoś dziwnie się ucieszyłem, bo gdy dzień wcześniej twierdzono, że nic mi nie jest, choć tak cholernie mnie bolało,

czułem się jak baba. Dzięki mojemu lekarzowi myślałem sobie: „Wiedziałem! Wiedziałem, że coś mi jest!”.

CUDA MECHANICZNE

Chciałbym odejść od określenia „doping mechaniczny”. Dodawanie silnika do roweru to nie doping, tylko zamienianie roweru w motocykl. To tak obrzydliwe oszustwo, że nazywanie go „dopingiem” wydaje się w jakiś perwersyjny sposób obraźliwe dla tradycyjnych oszustów, którzy wspomagali się farmakologicznie, żeby zyskać przewagę nad rywalami. To oczywiście żart, nie mam najmniejszego zamiaru bronić zawodników stosujących doping, choć oni przynajmniej faktycznie wkładali w kolarstwo olbrzymi wysiłek, tyle że na dopingu. Jeżeli jednak w peletonie znajdzie się ktoś, komu nie chce się nawet samodzielnie pedałować, to jest to już oszustwo na zupełnie nowym poziomie.

Przypadek Femke Van den Driessche zszokował członków zawodowego peletonu dokładnie tak samo jak całą opinię publiczną. Gdyby ktoś o tej sprawie nie słyszał: chodzi o zawodniczkę, która w styczniu 2016 roku startowała w mistrzostwach świata UCI w kolarstwie przełajowym w kategorii U-23. Działacze UCI znaleźli w jej rowerze silniczek i baterię ukryte w sztycy siodełka, a było to możliwe dzięki badaniom sprzętu metodą rezonansu magnetycznego. Dla ścisłości dodam, że UCI nazywa coś takiego „oszustwem technologicznym” i jest to zdecydowanie bardziej trafne określenie. Pod owijką kierownicy roweru Van der Driessche ukryty był niewielki włącznik bluetooth. Aż trudno uwierzyć, że do tego stopnia zepsuta okazała się zaledwie 19-letnia zawodniczka, tym bardziej że miała już na koncie tytuły mistrzyni Belgii i mistrzyni Europy w kolarstwie przełajowym do lat 23. Od jak dawna oszukiwała? Rodzina zawodniczki

utrzymywała, że rower należał do znajomego. Dziewczyna miała sprzedać mu go przed rokiem i dlatego sprzęt wyglądał tak samo jak ten, którego oficjalnie używała. Wszystko miało sprowadzać się do zwykłej pomyłki: mechanik rzekomo czyścił rower i nieumyślnie odstawił go razem z innymi rowerami Van der Driessche. Potem okazało się, że brat zawodniczki został wcześniej zdyskwalifikowany za stosowanie dopingu, a razem ze swoim ojcem stanął przed sądem pod zarzutem kradzieży drogich papużek ze sklepu we Flandrii. Przedziwna historia. Pamiętam, jak kilka miesięcy później czytałem primaaprilisowy artykuł o tym, jakoby dziewczyna miała zamiar wykorzystać cały ten skandal w celu wypromowania swojego powrotu do wyścigów, tym razem w klasie górskich rowerów elektrycznych. Pomyślałem sobie wtedy: „Ehe, prawie w to wierzę".

Plotki o tego rodzaju wspomaganiu pojawiały się na długo przed wybuchem skandalu z Van den Driessche. Od lat zdarzały się nadzwyczaj udane występy zawodników, budzące podejrzenia o doping mechaniczny, wykonywano nawet analizy nagrań wideo, na których można było odnieść wrażenie, że po czyimś upadku koła w rowerze dalej kręcą się same. We Włoszech działał nawet specjalny śledczy, który przyglądał się różnym przypadkom, sięgającym nawet 2004 roku, gdy Van den Driessche miała dopiero osiem lat.

Tamto śledztwo zostało wszczęte dlatego, że Davide Cassani – dawniej kolarz zawodowy, pracujący później jako prezenter telewizyjny – nakręcił materiał o ukrytym silniczku, który według zapewnień producenta był wykorzystywany w wyścigach. Dzisiaj Cassani jest zapewne najlepiej znany jako selekcjoner kolarskiej reprezentacji Włoch, ale swego czasu był świetnym pomocnikiem w zespole Carrera. W najlepszych latach tej ekipy wspierał takich zawodników jak Roberto Visentini czy Stephen Roche, a na początku lat 90. wygrał nawet

kilka etapów w Giro d'Italia. Zupełnie przypadkowo został również człowiekiem, przez którego w 2007 roku na dopingu przyłapano Michaela Rasmussena. Cassani wspomniał kiedyś od niechcenia, że widział duńskiego zawodnika w trakcie intensywnego treningu we włoskich Dolomitach, podczas gdy sam Rasmussen twierdził, że był w Meksyku. Wspominam o tym jedynie po to, aby uświadomić wszystkim, że Cassani to szanowana postać w świecie kolarskim, z wieloma znajomościami i doświadczeniem zarówno jako sportowiec, jak i dziennikarz. Jestem przekonany, że musiał mieć dobre powody, aby zrobić materiał o silniczku, nawet jeśli trudno mi w to uwierzyć.

Pomyślałem, że może jestem naiwny, więc zacząłem rozmawiać na ten temat z wszystkimi zawodowcami, z którymi tylko mogłem. Wśród profesjonalnych kolarzy panuje ogólne przekonanie, że tego problemu w peletonie nie ma. Nie wierzą w to nawet ci, którzy jeździli z Cancellarą i nie należeli do jego największych fanów. Nie wszyscy się z nim dogadują, ale ten facet to legenda: czterokrotny mistrz świata w jeździe na czas, ma na koncie mnóstwo zwycięstw etapowych w Tour de France i Vuelta España, zwycięstwo w wyścigu Mediolan–San Remo, wreszcie po trzy triumfy w Paryż–Roubaix i Ronde van Vlaanderen, i to w tym samym pokoleniu co Tom Boonen. W latach 2006–2016 16-krotnie stawał na podium w monumentach. To niesamowity dorobek, a przecież nie wymieniłem jego zwycięstw w innych prestiżowych imprezach jednodniowych, takich jak Strade Bianche czy E3 Harelbeke.

Byłem więc tym bardziej zaskoczony, że Phil Gaimon poświęcił tej kwestii tyle miejsca w książce *Draft Animals*. Podoba mi się to, co pisze Gaimon, przynajmniej w większości. Tę konkretną kwestię przedstawia jednak moim zdaniem w naprawdę niesprawiedliwy sposób. Zaczyna od wyciągnięcia

starych plotek na temat Cancellary, jakoby miał być klientem Eufemiano Fuentesa, hiszpańskiego lekarza znanego z podawania dopingu, mózgu operacji Puerto z 2006 roku. Gdy policja weszła do domu Fuentesa, znalazła tam spore ilości sprzętu do podawania dopingu i worki z krwią, każdy specjalnie zakodowany. Skandal dotyczył mnóstwa znanych nazwisk kolarskich. Spekulowano między innymi, że jeden z tych worków – „nr 24 Clasicómano Luigi" – należał do Cancellary, choć nigdy nie znaleziono żadnych dowodów potwierdzających, że ten był zamieszany w ów proceder. Poza tym w 2016 roku Thomas Dekker wyjawił, że „Clasicómano Luigi" to on. Holender potwierdził to niemal rok przed premierą książki Gaimona i Phil doskonale o tym wiedział, ponieważ wypowiadał się na ten temat na Twitterze i nawet wspomniał o tym w posłowiu do tekstu. Mimo to z jakiegoś powodu Amerykanin postanowił zamieścić te stare plotki, a potem dodał, że jego zdaniem rower Cancellary wyposażono w silnik, dzięki czemu Szwajcar był w stanie „odjeżdżać nawet najmocniejszym dopingowiczom". To poważne oskarżenia, zwłaszcza w druku.

Ale ze względu na fakt przyłapania jednego z zawodników na korzystaniu z silnika w mistrzostwach świata w kolarstwie przełajowym musiałem zmienić opinię na temat oszustwa technologicznego. Skoro coś takiego zdarzyło się na prestiżowych zawodach, to trzeba założyć, że nie była to pierwsza taka próba. Spieszę jednak podkreślić, że nigdy nie natknąłem się na rozwiązanie, nad którym mógłby poważnie zastanawiać się duży zespół albo znany zawodnik w zawodowym kolarstwie szosowym. Wszystkie takie silniczki są na tyle głośne, że da się je usłyszeć. Poza tym gdy jedzie się w otoczeniu ponad 200 innych zawodników oraz licznych operatorów kamer, a do tego dochodzą małe kamerki

montowane na samych rowerach, by zapewnić widzom lepsze ujęcia, to naprawdę nie warto ryzykować, że ktoś dostrzeże, jak zawodnik wciska jakiś przycisk. To zbyt wielkie ryzyko nawet dla najbardziej zdesperowanych. Ktoś może powiedzieć, że kolarze udowodnili już, że potrafią narażać na szwank własne zdrowie i przyjmować doping. Tak, to prawda, tyle że przez długi czas mogli być niemal pewni, że nikt ich nie przyłapie, o ile nie staną na starcie ze strzykawką w tyłku. W przypadku silniczka wystarczyłoby jedno ciekawskie spojrzenie rywala albo spostrzegawczy operator kamery, żeby czyjaś kariera legła w gruzach.

Do tego dochodzą problemy logistyczne. Gdy ktoś postanowi stosować doping, decyzję tę może podjąć sam. Jeśli chciałby natomiast uzbroić rower w silnik, musi o tym wiedzieć co najmniej jeden mechanik. Wiem co nieco o codziennych realiach funkcjonowania zespołów kolarskich i z moich doświadczeń wynika, że musieliby wiedzieć o tym wszyscy mechanicy. Z ich punktu widzenia nie miałoby to najmniejszego sensu. Oni patrzą na swoją pracę długoterminowo, chcą mieć tę robotę najdłużej, jak się da. Znajdują się w innej sytuacji, nie są zawodnikami i dla nich jeden wygrany wyścig nie jest tak ważny jak dla kolarza. O ile tylko ciężko pracują, nikt nie wyrzuci ich z pracy – mogą czuć się bezpiecznie przynajmniej na tyle, na ile przewidywalne jest całe kolarstwo. Nawet gdyby założyć, że oszukujący zawodnik ma wsparcie mechaników, to nie wyobrażam sobie, że to wszystko dałoby się utrzymać w tajemnicy. Podczas wyścigów kolarskich coś takiego jak prywatność niemalże nie istnieje, bardzo trudno jest tam zrobić cokolwiek tak, aby nikt tego nie widział. Moim zdaniem w taki proceder musiałby być zaangażowany cały zespół, nie wyłączając kierownictwa i masażystów. A do tego trzeba by mocno trzymać kciuki, żeby nie zostać przyłapanym, bo gdyby

okazało się, że któryś ze znanych zawodowców dołożył do ramy silnik, producent roweru wytoczyłby mu proces, jakiego jeszcze ten sport nie widział.

Weźmy przykład takiego Lance'a Armstronga. Stosowanie przez niego dopingu negatywnie odbiło się na wizerunku firmy Trek, jego sponsora. Zaszkodziło to jej tak samo jak wszystkim innym osobom i firmom z otoczenia zawodnika, choć firma nie miała nic wspólnego z całym procederem. Jej rowery dalej były znakomite, tak się jednak złożyło, że jeździł na nich oszust. Gdyby Armstronga we wszystkich tych tourach przyłapano na wspomaganiu się silnikiem, producent sprzętu poniósłby znacznie poważniejsze konsekwencje, więc i jego reakcja byłaby o wiele ostrzejsza. Nie wiem, na ile skuteczne są urządzenia do badań magnetycznych stosowane przez UCI oraz z jaką determinacją sędziowie wszystko sprawdzają, uważam jednak, że nawet dzisiaj – przy wszystkich narzędziach i kontrolach, takich jak paszport biologiczny czy badania w miejscu pobytu – klasyczny doping jest zdecydowanie mniej ryzykowny, jeśli ktoś musi już koniecznie oszukiwać.

Jakiś czas temu na kanale CBS News pojawił się film dokumentalny, którego autorzy przeprowadzili wywiad z węgierskim inżynierem utrzymującym, że silniki wspomagające zawodników są stosowane w zawodowym kolarstwie już od lat 90. Facet twierdził, że sprzedał swoje unikalne rozwiązanie takiego napędu anonimowemu nabywcy, który zapłacił za nie dwa miliony dolarów. Wiele doniesień na temat dopingu technologicznego zdaje się płynąć właśnie z tego źródła. Ten sam człowiek twierdził, że zamiast silnika w suporcie zawodnicy korzystają obecnie ze skomplikowanego systemu bazującego na magnesach w tylnym kole. Z naukowego punktu widzenia brzmi to przekonująco, ale wyobraźmy sobie, że ktoś – kolega z ekipy, działacz UCI, dziennikarz – podnosi taki

rower. Jeżeli w ultralekkim karbonowym kole znalazłby się dodatkowy kilogram pod postacią magnesów, od razu to czuć. Taki rower byłby całkowicie niewyważony i około 15 procent cięższy, niż powinien.

Nigdy nie widziałem niczego na tyle zaawansowanego, aby w podobnej sytuacji było to niewykrywalne. Wiem również, jak desperacko firmy rowerowe próbują sprzedawać konsumentom rzeczy, które nie są nikomu do niczego potrzebne. Gdyby ktoś umiał coś takiego wyprodukować, z pewnością by to sprzedawał. Tak to działa w kolarstwie. Skoro istnieje rynek na buty z włókna szklanego w cenie tysiąca euro oraz na pozłacane tytanowe piasty, to znaleźliby się chętni także na silniki w rowerach. Już same rozważania na ten temat wydają się szalone. Potrafię sobie wyobrazić, że ktoś szprycuje się substancjami wspomagającymi. Ale silnik? Mimo to muszę stwierdzić, że doniesienia telewizyjne wyglądają wiarygodnie. Takie gazety jak włoskie „Gazzetta dello Sport" czy „Corriere della Sera" oraz francuskie „L'Équipe" czy „Le Monde" to szanowane periodyki, które moim zdaniem nie zmyślają niestworzonych historii o wyścigach kolarskich tylko po to, żeby wygenerować trochę więcej kliknięć.

Każdy, z kim na ten temat rozmawiam, twierdzi, że takie coś byłoby gorsze od klasycznego dopingu. Trudno nie zastanawiać się, ile faktycznie jest tego mitycznego honoru wśród złodziei… skoro ktoś jest gotów stosować doping farmakologiczny, dlaczego miałby nie sięgnąć po silnik? Cóż, wszyscy mi mówią, że byłby to zupełnie nowy poziom oszustwa, przez które kolarstwo przestałoby być rywalizacją o charakterze fizycznym. Moim zdaniem bez względu na to, jak mocno ktoś stawia na doping, i tak jest w stanie sobie wmówić, że tak naprawdę samemu wygrywa te wszystkie wyścigi. Gdyby natomiast ktoś miał elektryczny silnik wspomagający pracę korb, to musiałby

mieć nadludzkie zdolności w przezwyciężaniu dysonansu poznawczego, żeby stanąć przed lustrem i przyznać, że samodzielnie wygrał dany wyścig. Pomimo wszystkich powyższych zastrzeżeń czasami nachodzą mnie jednak dziwne myśli, gdy widzę zawodników zmieniających rower w trakcie wyścigu.

Moim zdaniem Cancellara zareagował na rewelacje Gaimona w sposób zupełnie rozsądny. Cała sytuacja wydała mi się początkowo dość dziecinna, bo obaj panowie zaczęli docinać sobie na Twitterze, ale gdyby ktoś zarzucił coś takiego mnie, pewnie odpowiedziałbym zdecydowanie mocniej. Ostatecznie panowie się pogodzili i nawet rywalizowali ze sobą na jednym wyścigu promocyjnym w Szwajcarii. Gaimon zbierał pieniądze na cele charytatywne, a Cancellara promował własną imprezę. Wyglądało na to, że panują między nimi przyjazne stosunki. Wygrał Amerykanin, ale żeby oddać uczciwość Szwajcarowi, należy podkreślić, że na trasie znajdował się siedmiokilometrowy podjazd. Może należałoby zorganizować rewanż na belgijskim bruku.

SEKSIZM

Nie chcę nieustannie nawiązywać do *Draft Animals*, ale nie mogę tego tematu po prostu zbyć milczeniem. Autor tej książki nie stroni od moralizowania, ale choć Phil Gaimon poświęca sporo miejsca i czasu na wydawanie świątobliwych opinii na temat kolarstwa, to dosłownie jeden akapit po tym, jak nazywa Cancellarę oszustem, bez krygowania się żartuje sobie z tego, jak David Zabriskie i Lachlan Morton wymieniają się radami w sprawie zaglądania kobietom pod spódniczki. To tylko jeden z wielu przykładów tego typu nazbyt seksistowskich „męskich rozmów" w tej książce. Cóż, oczekiwałbym podobnej postawy od kogoś pokroju Mario Cipolliniego, ale naprawdę trudno przełknąć całe to moralizatorstwo płynące spod ręki kogoś, kto uważa, że fajnie jest obleśnie gapić się na kobiety. Moim skromnym zdaniem takie zachowanie stanowi większe zagrożenie dla wizerunku kolarstwa niż jakiekolwiek próby ukrywania silników elektrycznych.

Na szczęście z moich doświadczeń wynika, że takie postawy nie są już powszechne, a przynajmniej nie wśród znanych mi zawodników. Odkąd zostałem zawodowcem, w peletonie zaszła pod tym względem olbrzymia zmiana. Wszyscy kolarze jeżdżący w moim zespole to inteligentni, mądrzy faceci. Większość z nas ma jako takie wykształcenie, jesteśmy też nieco bardziej zróżnicowani pod względem pochodzenia. Na początku XXI wieku niewielu ludzi na obozie treningowym czytało książki. W Europie kolarstwo zawsze było sportem klasy robotniczej, ale dzisiaj młodym ludziom łatwiej jest się kształcić, i to bez względu na to, skąd pochodzą. Wydaje mi się, że młodzi sportowcy lepiej dostrzegają obecnie wartość wiedzy

i potrafią docenić otaczających ich ludzi. Pod pewnymi względami fajnie było kiedyś być całkowitym ignorantem, ale dzisiaj młodzi zawodnicy nie chcą uchodzić za kretynów.

Dawniej moi zespołowi koledzy przyjeżdżali na obozy treningowe z torbami pełnymi pornografii. Siedzieliśmy przy kolacji, a chłopaki wymieniały się pisemkami. Dzisiaj wygląda to znacznie bardziej cywilizowanie. Rozmawiamy o książkach i filmach, a gdyby ktoś choć poruszył temat porno, to niektórzy zeszliby chyba na zawał. Gdy przechodziłem na zawodowstwo, stara gwardia w moim pierwszym zespole miała kilka własnych *groupies*, które towarzyszyły im przy okazji większości europejskich wyścigów. Gdy chłopakom się nudziło, dziewczyny były zapraszane na noc do hotelowego pokoju. Słyszałem też straszne opowieści o pewnej kobiecie, którą nazywano „Bestią z Diksmuide" (flamandzkie miasteczko, gdzie miała rzekomo mieszkać). Podobno upodobała sobie masażystów, więc ci podczas takich wyścigów jak Gandawa–Wevelgem dosłownie biegli do stref karmienia, bo czekała tam na nich już na godzinę przed przyjazdem peletonu.

Takie historie były kiedyś na porządku dziennym. Wielu chłopakom podobał się taki wizerunek. Nie wiem dokładnie, z iloma kobietami spał rzekomo Cipollini, ale jako młody zawodnik słyszałem imponujące wieści na temat Cédrica Vasseura – miał podobno jedną lub dwie kobiety w każdym mieście, przez które przejeżdżaliśmy w ramach Tour de France. Dyrektorzy teamów zostawiali w domach żony i zabierali na wyścig swoje dziewczyny, ale na nikim nie robiło to wrażenia. Panie mieszkały z nami w hotelach, siadały z nami do kolacji, wszyscy doskonale wiedzieli, o co w tym chodzi. Mógłbym wskazać pewien znany zespół specjalizujący się w klasykach, w którym wygląda to tak do dziś. Dawniej dość powszechnie zdarzało się, że dyrektorzy sportowi albo menedżerowie brali

trochę prochów przyjmowanych przez zawodników. Wyobraź sobie, że twój szef, starszy facet, którego należałoby darzyć szacunkiem, biega po hotelu pełen energii i cały napalony, bo używa plastrów z testosteronem. Gdy byłem młody, chłopaki chwaliły się podbojami, ale ta mentalność uległa zmianie, a wraz z nią zmieniła się rzeczywistość. Dzisiaj nie imprezujemy już tak jak dawniej, jesteśmy nudni, co przy wynaturzonej przeszłości kolarstwa może jednak należałoby ocenić pozytywnie. Nie da się chyba wskazać jednego konkretnego momentu, o którym można by powiedzieć: „Wtedy ta dyscyplina się zmieniła", sytuacja ewoluowała w ostatnich latach i dzisiaj z wielką radością przyznaję, że peleton składa się ze znacznie bardziej oświeconego towarzystwa. Nie ma już dzisiaj żadnej Bestii z Diksmuide, a przynajmniej nic o tym nie wiem.

Podczas pewnej edycji Vuelta a Burgos, wyścigu etapowego w północnej Hiszpanii, jeden z hoteli naszego zespołu sąsiadował z burdelem. Następnego ranka przy śniadaniu rozmowy dotyczyły wyłącznie panienek i wyczynów poszczególnych zawodników. Dzisiaj nic takiego nie mogłoby się zdarzyć, tacy delikwenci zostaliby z miejsca nazwani dupkami. Dawniej jednak podchodzono do tych spraw inaczej. Kiedy zaczynałem jeździć, była to część naszego wizerunku. Starsi zawodnicy mieli się za renegatów szos, brali prochy, pieprzyli dziwki i czuli się z tego dumni.

W kolarstwie chciałbym zmienić wiele rzeczy, ale trudno jest mi poważnie traktować dziennikarzy, którzy zaczynają dzisiaj opowiadać o seksizmie. Gdzie byli tak w okolicach 2000 roku? Wtedy dało się wymienić z nazwiska przynajmniej kilku zawodników i publicznie ich upokorzyć. A ja do dzisiaj wysłuchuję o Peterze Saganie, który w 2013 roku podczas Ronde van Vlaanderen uszczypnął w pośladek dziewczynę

towarzyszącą mu na podium. Tak, zachował się niedojrzale i zaprezentował brak wrażliwości, ale trzeba uczciwie powiedzieć, że 23-latkom zdarzają się znacznie większe głupoty. Uważam, że dziewczyny wychodzące z nami na podium to relikt przeszłości, ale to akurat nie zależy od zawodników ani zespołów. Ludzie oczekujący obecności tych dziewcząt i je zatrudniający to odnoszący sukcesy biznesmeni, właściciele firm, sponsorzy wyścigów. Dlatego nie lubię, gdy ktoś sugeruje, że to problem kolarstwa. Ci, co wykładają kasę, mogą powiedzieć organizatorom, że na podium z zawodnikami mają wychodzić dzieci, lokalni dygnitarze albo tresowane zwierzęta – dopóki będą dobrze płacić, nikt im się nie sprzeciwi. Jeżeli zatem dziewczynom w skąpych strojach płaci producent piwa albo prosecco, to moim zdaniem nie jest to problem kolarstwa, tylko branży alkoholowej. Jednocześnie warto zauważyć, że nikt tych kobiet do tego nie zmusza, więc może zanim wspólnie zadecydujemy, co jest dla nich najlepsze, najpierw zapytajmy o zdanie same zainteresowane. Tak czy owak, zawodnicy nie zwracają na to większej uwagi.

Wyścigi kobiet to inna sprawa. Odkąd sam przeszedłem na zawodowstwo, kolarstwo kobiet bardzo szybko się rozwija i mam nadzieję, że w przyszłości ten proces nie zwolni. Nie jestem ekspertem, ale wydaje mi się, że zespoły kobiece stają się coraz większe, a organizatorzy wyścigów dają im coraz większe pole do popisu. Często spotykamy się na takich imprezach jak Strade Bianche w Toskanii czy belgijskie klasyki. To wspaniale, że możemy się ścigać dla tych samych kibiców. Z dużą przyjemnością oglądam starty kobiet w telewizji, bo mają one włas-

ny, charakterystyczny styl. Zwykle jest tam mniej taktyki, za to więcej energicznej i spektakularnej jazdy. Nie jestem z tego dumny, ale w młodszym wieku odnosiłem się do tej koncepcji

sceptycznie. Nie miałem żadnych konkretnych przemyśleń, mój stosunek do tego zagadnienia wynikał z młodzieńczej bezmyślności i braku wiedzy na ten temat w ówczesnym peletonie. Chciałbym zostać kiedyś trenerem, pracować z młodymi sportowcami, ale jeszcze kilka lat temu kręciłbym nosem na wizję prowadzenia dziewcząt, bo miałbym w głowie niemądre przekonanie, że będą marudzić i nie zamierzają ciężko pracować. Pewnie po części wynikało to z faktu, że nie miałem wówczas okazji obserwować kobiet rywalizujących na najwyższym poziomie; widywałem je tylko w lokalnych wyścigach i widziałem, że nie podchodzą do tych zmagań aż tak poważnie. Kiedy jednak obejrzy się teraz zespoły z cyklu WorldTour, to jeżdżą w nich prawdziwe twardzielki – nie mam na to lepszego określenia. Ciężko trenują, zachowują się profesjonalnie, na każdy wyścig jadą walczyć o zwycięstwo. Mógłbym sporządzić długą listę facetów z peletonu, którzy mogliby się czegoś nauczyć od naszych koleżanek.

Z pewnością nie jest to łatwa sprawa. Uważam, że organizatorów wyścigów i zespołów nie można zmuszać do czegoś, czego nie chcą robić. Mówimy tu o zawodowym sporcie, a ten charakteryzuje się pewnym perwersyjnie egalitarnym światopoglądem, który moim zdaniem pozostaje poza wszelką kontrolą. Płaci nam się tyle, ile według rynku jesteśmy warci, a widzowie oglądają to, co ich zdaniem ciekawe. Zmuszanie zespołów do prowadzenia składów kobiecych może nieźle wyglądać w teorii, ale z pewnością nikomu nie pomoże, jeśli po roku lub dwóch ekipy będą kończyć działalność z powodu problemów budżetowych.

Prawdą jest, że działacze kolarscy mogliby zrobić znacznie więcej, by ludzie w domach chcieli oglądać ścigające się kobiety, ale wystarczy porozmawiać z menedżerem męskiego teamu

jeżdżącego w cyklu Pro Continental, żeby się dowiedzieć, że zmaga się z dokładnie tym samym problemem. Telewizja ma dzisiaj tak bogatą ofertę, że większość fanów ogląda tylko największe imprezy, te z najszybszymi zawodnikami. Nie ma to nic wspólnego z płcią sportowców, ale z urodzajem wyboru. Gdy w danym wyścigu o triumf w generalce nie walczą Chris Froome i Vincenzo Nibali, kibice sięgają po pilota i przełączają na piłkę nożną, Moto GP albo Formułę 1. Jeżeli naprawdę chcemy budować rynek dla kolarstwa kobiet, to moim zdaniem musimy szerzej zarzucić sieci, ponieważ duża część aktualnych kibiców kolarstwa nie zacznie nagle oglądać wyścigów kobiet, skoro nie starcza im czasu na śledzenie przed telewizorami wszystkich imprez męskich składających się na dany sezon. Dane o oglądalności i liczbie kibiców na trasie nie budzą obaw w przypadku najbardziej prestiżowych zawodów, takich jak klasyki czy wielkie toury, ale odkąd zostałem zawodowcem, straciliśmy w całej Europie wiele wspaniałych wyścigów z tradycjami, bo ich organizatorzy przestali wiązać koniec z końcem.

Kobiece składy funkcjonują już w ekipach Mitchelton-Scott i Team Sunweb, co jest w jakiś sposób zachęcające, ale uważam, że nikt nie powinien się oszukiwać – nie zrobiono tego z jakichkolwiek altruistycznych pobudek. Po prostu szefostwo tych teamów znalazło sposób na finansowe rozgryzienie tej kwestii i za to należą się tym ludziom brawa. Przynajmniej jeśli chodzi o kolarstwo amatorskie, udział kobiet w tym rynku ma duży potencjał wzrostowy i wejście w ten obszar jest mądrym posunięciem. Pamiętajmy jednak, że teamy kolarskie to nie organizacje charytatywne ani podmioty finansowane z podatków, więc mają prawo całkowicie samodzielnie decydować o tym, jak funkcjonują. Pewnego razu Emma Pooley skarżyła się, że nikt nie próbował nawet zorganizować czegoś

na wzór Team Sky, tyle że dla kobiet. Zgadzam się z nią, że w tamtym okresie w Wielkiej Brytanii można było zrobić więcej na rzecz utworzenia zespołu kobiecego, zwłaszcza po niesamowitych wynikach wyspiarek na igrzyskach olimpijskich, ale cóż – Rupert Murdoch sam decyduje, jak zarządzać swą wielomiliardową fortuną, i to jego sprawa. Zamiast skupiać się na negatywach, zwróciłbym się ku pozytywom, takim jak sukces Wiggle High5, brytyjskiego zespołu, który stał się jedną z najmocniejszych ekip w kobiecym WorldTour. Warto też podkreślić, że gdy w 2012 roku – po lawinie skandali dopingowych – Rabobank zaprzestał finansowania holenderskiego zespołu męskiego, firma jeszcze przez cztery lata finansowała zespół kobiecy, bo najwyraźniej uznała to za słuszne i miała z tego wymierną wartość komercyjną.

Prawdopodobnie nie zaszkodziło również, że w tamtych latach nikt nie dominował w światowym kolarstwie bardziej niż Marianne Vos, i to bez podziału na płeć. Każdy zespół dysponujący taką zawodniczką – siedmiokrotną mistrzynią świata w kolarstwie przełajowym, trzykrotną mistrzynią świata w kolarstwie szosowym, kolarką zdolną wygrywać wielkie klasyki i wyścigi etapowe – będzie atrakcyjny dla sponsorów. Jednocześnie warto zauważyć, jak śmiesznie tanie jest funkcjonowanie kobiecego zespołu kolarskiego. Za kwoty, które najbardziej oszczędny zespół męski z cyklu WorldTour przeznacza na jeden sezon, można by prowadzić największy zespół kobiecy przez całą dekadę. Gdybym to ja był dzisiaj sponsorem, inwestowałbym w kobiety, bo to znacznie tańsza opcja i rynek o dużym potencjale.

Rozwijanie wyścigów kobiecych powinno się jednak odbywać w naturalny sposób. Skoro RCS, duży organizator, odwołuje Roma Maxima, prestiżowy wyścig z 80-letnią historią, oznacza

to, że nie da się dzisiaj utrzymywać imprezy, która na siebie nie zarabia. Ronde van Vlaanderen, Flèche Wallonne, Amstel Gold Race, Strade Bianche – te wyścigi odniosły sukces i zgromadziły grono wiernych fanów, ponieważ wzbudzają w ludziach emocje, a to przekłada się na wymierną wartość dla organizatorów. Zmierzam do tego, że rozwój kolarstwa nie powinien sprowadzać się do wojny płci ani do tego, kto co ma, a kto czego nie ma. Powinno w nim chodzić o wzmacnianie tej dyscypliny sportu jako całości i czynienie jej ciekawszym produktem dla sponsorów i kibiców. Jeśli nam się to uda, skorzystają na tym wszyscy.

Z PUNKTU WIDZENIA KIBICA

Kolarstwo przemawia do ludzi z wielu powodów. Jest w nim szybkość, jest taktyka, jest też nieprzewidywalność nieodłącznie towarzysząca grupie niemal 200 sportowców, z których wszyscy desperacko pragną wygrać i są gotowi podjąć w tym celu duże ryzyko. Pogoda może bez najmniejszego ostrzeżenia postawić wyścig na głowie, a wypadek zniweczyć nawet najbardziej misterne plany. Jeśli faworyt do zwycięstwa wywróci się przy prędkości 100 kilometrów na godzinę, naprawdę nie będzie miało znaczenia, w jakiej był formie. Do tego dochodzi kwestia skali: kolarstwa nie ogląda się z trybun na stadionie, z większej odleg-
łości ani zza szyby. Gdy wspinamy się na legendarne wzniesienia, kibice mogą podejść naprawdę blisko i dokładnie zobaczyć grymas na twarzy zawodnika, który wyciska z siebie ostatnie waty mocy i walczy z grawitacją oraz wyczerpaniem. A kiedy wyścig się kończy, fani mogą sami ustawić rower na początku takiego podjazdu i spróbować na nim własnych sił. Nie muszą czekać w żadnej kolejce ani kupować biletu. Ta droga jest tam codziennie, wszyscy możemy się z nią zmierzyć.

Czasami kibice podchodzą wręcz za blisko. Kolarze podczas największych wyścigów często się na to skarżą, ale nie dlatego, że nie lubimy fanów albo chcielibyśmy rywalizować odseparowani od widzów. Chodzi po prostu o to, że gdy balansuje się na granicy tego, do czego zdolny jest ludzki organizm, to od efektów tych wysiłków zależy często cały sezon, a czasem nawet kariera zawodnika. Dlatego wolelibyśmy, żeby wszystkiego nie zepsuł nam jakiś kretyn w kostiumie, który za dużo wypił i interesuje go tylko to, żeby pokazali go w telewizji.

Na takich wyścigach jak Giro d'Italia czy Tour de France fani są dosłownie wszędzie. Czekają na nas w hotelowym lobby, na parkingu przy autokarze przed startem etapu, w okolicach strefy rejestracji, wzdłuż trasy, wypełniają także całą przestrzeń dostępną za metą, gdy tylko policja obstawiająca imprezę na chwilę się zdekoncentruje. Kibice są zawsze i wszędzie. Gdy zawodnik ma akurat zły dzień, będzie się na tych wszystkich ludzi uskarżał, ale tak naprawdę nie w tym rzecz. To trochę tak jak wtedy, gdy z drugiej strony ulicy macha do ciebie znajomy albo sąsiad, a ty jesteś akurat czymś zajęty. Nie chodzi o nich, chodzi o ciebie.

Finisze na górskich szczytach bywają kłopotliwe, bo potrafią się tam zebrać tysiące fanów, od których czasami nic nas nie dzieli. Tuż za metą kolarz musi przebijać się przez tłum ludzi, licząc na to, że nikt się na niego nie rzuci ani nie zechce na przykład pociągnąć go za koszulkę. Ludzie o tym nie wiedzą, ale czasem wszystko nas boli, na przykład po upadku sprzed kilku dni. Będą nam gratulować, klepiąc po plecach i tym samym torturując jakiegoś biedaka, który ma poobijane żebra albo pozdzieraną na bokach skórę. Czasem staramy się jak najszybciej dotrzeć do autokaru, bo jest bardzo zimno albo leje, a na drodze stają nam setki ludzi czerpiących radość z tego spektaklu i usiłujących wypatrzeć swoich ulubionych zawodników. Nie zwracają uwagi na zimno czy deszcz, bo nie mają na sobie obcisłych strojów ważących raptem 300 gramów. Czasem ma się ochotę krzyczeć na całe gardło, ale jakoś się powstrzymujemy.

Jeszcze gorszy jest zjazd z takiej góry, na której było za mało miejsca do zaparkowania zespołowych autokarów. Chciałoby się zrobić to szybko, ale we wszystkich kierunkach będą się tam przechadzać ludzie, rowerzyści jadą pod górę, na środku drogi pałęta się czyjeś dziecko. Kilku znajomych kolarzy ma na tę

okoliczność gwizdek i pędząc w dół, dmucha w niego z całej siły. Ta metoda okazuje się całkiem skuteczna. Pamiętam, jak kilka lat temu na Tourze wyprzedzałem dwóch zawodników Team Sky. Przyblokowała ich grupa kibiców, którzy natychmiast się odsunęli, gdy tylko usłyszeli gwizdek. Pokazałem na przyrząd trzymany przeze mnie w ustach i zażartowałem: „Hej, chłopaki, drobiazg czasem robi różnicę!". Nie wiem, czy to ich rozbawiło. Wyobraź sobie finał Ligi Mistrzów albo mistrzostw świata, po którym wszyscy piłkarze muszą wyjść poza stadion i przez 10–15 minut iść piechotą do szatni. Niewyobrażalne, co? Tymczasem w kolarstwie to codzienność. Rzecz jasna miejsca, w których się ścigamy, praktycznie uniemożliwiają zapewnienie wszystkim wszelkich wygód, nie ma w tym też żadnej winy fanów, w końcu bez nich żaden z kolarzy nie miałby pracy. Po prostu zastanawiam się, dlaczego organizatorzy wyścigów nie robią więcej na rzecz poprawy tej sytuacji. Nie widuję szefów ASO czy RCS wystających na deszczu albo idących dwa kilometry do zaparkowanego gdzieś samochodu.

To wszystko oczywiście tylko błahostka, drobna niedogodność, która doskwiera nam dlatego, że jesteśmy zmęczeni i głodni, a czasem też poobcierani wskutek kontaktu z asfaltem. Uwielbiam fanów. Sam jestem fanem. Zdarzały mi się takie etapy na Vuelta a España, gdzie brakowało kibiców. Pokonywałem wielki podjazd, a na szczycie nie było po prostu nikogo. Zależnie od regionu wygląda to różnie, czynnik geograficzny odgrywa dużą rolę, po prostu niektóre etapy rozgrywane są na dość bezludnych terenach, ale często jest też tak, że hiszpańscy fani nie pojawiają się tak tłumnie jak ich francuscy i włoscy odpowiednicy. Na mnie robi to dziwne wrażenie – jakby wyścig był mniej ważny. Rzadko widuje się tego typu drogę bez feerii barw i hałasu wywoływanego przez

kibiców. To energia, która dodaje nam sił. Na mecie albo podczas jakiegoś kryterium w małym miasteczku, w którym można odnieść wrażenie, że kibicować wyszli wszyscy mieszkańcy, co do jednego, najchętniej wszystkich bym przepraszał, bo nie mogę się zatrzymać, żeby rozdawać autografy. Stałbym tam cały dzień, lecz muszę ściśle trzymać się procedur, to znaczy jak najszybciej trafić pod prysznic i się przebrać, żeby nie zachorować. Muszę też możliwie prędko rozpocząć regenerację. Wiem, że wygląda to arogancko, gdy po prostu przejeżdżam obok ludzi, ale uwierzcie: większość zawodników chętnie by się zatrzymała, bo to wspaniałe uczucie być przedmiotem takiego uwielbienia.

Od czasu do czasu przytrafi się ktoś, kto nie ma czasu dla fanów i zachowuje się, jak gdyby był kimś wyjątkowym. Dlaczego tak wiele osób uwielbia Petera Sagana? Bo wchodzi w kontakt z publicznością. Nawet jeśli nie jedzie akurat na jednym kole, to zawsze pomacha do ludzi i się uśmiechnie. Zajmuje to sekundę, ale dla kibiców taki gest znaczy bardzo wiele. Trudniej jest, gdy trafiamy w rejony świata, gdzie ludzie dosłownie kochają kolarstwo. Mam tu na myśli Belgię, Holandię, północne Włochy. Tam nawet mniej znany kolarz uchodzi za gwiazdę i każdy chce z nim porozmawiać, zrobić sobie zdjęcie. Największe gwiazdy wracają z przejażdżki treningowej i pod własnym domem zastają kogoś, kto czeka, żeby móc choć spojrzeć na zawodnika. Czasami trudno jest się z tym uporać, przez co wielu chłopaków po prostu odsuwa się od ludzi, także od znajomych. Gdy zauważam coś takiego, nawet nie próbuję przelotnych pogawędek, tylko od razu umawiam się z zawodnikiem na konkretną rozmowę w hotelu. Znakomicie nadają się do tego obozy treningowe gdzieś w USA albo na przykład taki Tour of California. Rozpoznają nas tam jedynie najbardziej zagorzali fani kolarstwa szosowego, bo

w Stanach ten sport nie cieszy się wielką popularnością. Wychodzę na lunch i piwo z przyjaciółmi i nikt mnie nie zaczepia, czuję się tak samo anonimowy jak inni. Może ktoś spojrzy na mnie i będzie się zastanawiał, czemu jestem taki chudy, ale nie będzie miał pojęcia, że za kilka miesięcy startuję w Tour de France, gigantycznej imprezie, która co roku przyciąga przed telewizory półtora miliarda widzów.

Fani różnią się także w poszczególnych regionach. Może brzmi to zabawnie, ale taka jest prawda. Szczególnie włoscy kibice dużo wiedzą o kolarstwie i prezentują olbrzymią pasję do tego sportu. Biegają wzdłuż drogi i krzyczą, jak gdyby postradali zmysły. Mogą być stronniczy i kibicować swojemu, ale dobrych zawodników będą wspierać zawsze i wszędzie. Przeciętni ludzie w małych hotelach i restauracjach goszczą nas z prawdziwą radością, zwłaszcza gdy czyjś zespół prowadzi akurat w Giro. W większości są to firmy rodzinne, przynajmniej tak mi się wydaje, więc to dla nich powód do dumy, że w ich progi zawitał ktoś szczególny. Jedynym irytującym aspektem ścigania się we Włoszech są dzieciaki, które wrzeszczą „Borraccia! Borraccia!", domagając się bidonów. Dorośli też potrafią się tak czasem zachowywać. Podczas Giro 2017 czeskiemu zawodnikowi Michalowi Schlegelowi podczas wspinaczki na Etnę któryś z fanów zwinął bidon z wodą wprost z koszyczka… Na myśl o tej sytuacji chce mi się śmiać, bo to czyste szaleństwo – takie rzeczy dzieją się chyba tylko w kolarstwie. W Europie Północnej wygląda to nieco inaczej. Belgowie wiedzą o zawodnikach wszystko, ale za bardzo nie kwapią się do rozmowy. Czasem rzucą jedynie: „Hej, powodzenia jutro". Holendrzy usiłują zwykle żartować, opowiadają dowcipy, które wszyscy słyszeliśmy już setki razy, a potem oczekują, że będziemy się z nich śmiać. Na dzień przed wyścigiem idę gdzieś napić się kawy i absolutnie zawsze

natykam się na jakiegoś mądralę, który zapyta mnie, czy nie powinienem akurat trenować. A Francuzi? Pewnie nie będzie dla nikogo zaskoczeniem, jeśli napiszę, że większość z nich ma to kompletnie gdzieś… Albo przynajmniej udają, że tak jest.

W szczytowym okresie kariery, kiedy wygrywa się wyścigi, tego rodzaju atencja bywa źródłem dodatkowego stresu. Gdy jesteś świeżo upieczonym zawodowcem albo pomocnikiem, jeździsz sobie i nikt cię nie niepokoi. Możesz myć rower na trawniku przed domem, żaden problem. Pewnie przywitają się z tobą sąsiedzi, ale to wszystko. Kiedy zawodnik zdobędzie sławę, wszystko się zmienia. Fani zaczynają go śledzić, a ten sam sąsiad, który dotąd mówił tylko „dzień dobry", teraz podchodzi, żeby pogadać o wyścigach. Jasne, to nieodłączny element tej pracy, ale faktem jest, że nieustanne pozostawanie na świeczniku potrafi być męczące. Wielcy zawodnicy robią czasami wrażenie zdystansowanych i nieprzyjaznych, ale zostali do tego zmuszeni. Kolarz spodziewa się uwagi tłumów na wyścigu, niekoniecznie natomiast wtedy, gdy idzie z dziećmi na spacer do parku. Gdy jest się sławnym, nie można już zatrzymać się na kawę na pojeżdżawce z kumplami, więc człowiek zaczyna pić ją w domu. Oczywiście ma to również dobre strony, na przykład gdy w pełnej kawiarni nagle znajduje się wolny stolik, ale przez większość czasu to mocno męczące.

Warto podkreślić, że gdy doświadcza się tego po raz pierwszy, człowieka opanowuje niesamowite uczucie. W moim pierwszym wielkim tourze jechałem w barwach zwycięskiego zespołu. Tak bardzo podobało mi się w centrum uwagi, że nie chciałem stamtąd wyjeżdżać. Mogłem machnąć na kogoś ręką w hotelu i od razu podawano mi kawę. Ludzie byli gotowi zrobić dla nas wszystko. A potem musiałem wrócić do domu, gdzie nie dało się już pstryknąć palcami i oczekiwać cappuccino. Nikt nie prosi mnie tam też o autograf.

Kolarstwo to nałóg. Teraz już wiem, jak bardzo mnie to wciąga, zwłaszcza że niedługo stracę możliwość fundowania sobie kolejnych działek. Najbardziej odczuwałem to podczas Tour de France, potrzebowałem tego. Mój głód adrenaliny i akcji zauważyła nawet moja żona. Nadal pochłaniają mnie taktyczne aspekty wyścigów, wciąż lubię towarzyski aspekt jazdy na rowerze i spędzanie całych dni w bliskiej sobie grupie kumpli, którzy są gotowi zrobić dla siebie wszystko. Liczę na to, że gdy już zakończę karierę, podobnych emocji dostarczą mi imprezy amatorskie. Na takich wyścigach jak włoski Maratona dles Dolomites czy Leadville 100 w Kolorado można spotkać zawodników zajmujących się w codziennym życiu najróżniejszymi rzeczami, którzy lubią też swoje rowery i lubią się pościgać.

Zbliżam się do końca kariery, więc staram się nią cieszyć, póki mogę. Pewnie znowu czuję się trochę jak nastoletni fan kolarstwa, którym byłem na początku tej przygody. Na mecie górskich etapów w wielkich tourach staram się chłonąć wszystko, co mnie otacza, bo do dziś nie mogę się nadziwić, że w tym wszystkim uczestniczę. Gdy w 190 zawodników podzielonych na grupki jedziemy na dół w kierunku autokarów, gdy ze sobą rozmawiamy i przebijamy się przez tłum ludzi i flag, gdy mijamy całe rodziny siedzące przed kamperami, zaczynam się nagle zastanawiać: „Co to wszystko ma być?”. Niesamowita sceneria, piękne miejsce, wyścig na pełen gaz, jak gdyby stawką było życie, a zaraz potem pstryk, śmiejemy się, gadamy, spokojnie zjeżdżamy w dół. Nie ma lepszego uczucia na całym świecie.

NIEPOKORNI ZAWODNICY

Niepokorny zawodnik to koszmar każdego szefa zespołu. W większości przypadków tego typu problemy udaje się zamieść pod dywan, żeby nie wywiedzieli się o nich dziennikarze i fani, ale w rzeczywistości spory między kolarzami albo między kolarzami a kierownictwem ekipy zdarzają się bardzo często. Czasami, gdy jedzie się z kimś w uciekającej grupie, można usłyszeć, jak rywal wrzeszczy przez radio na dyrektora sportowego, bo nie podoba mu się polecenie, które właśnie otrzymał. Zdarza się i tak, że zawodnik wyjmuje słuchawkę z ucha i zaczyna ignorować wytyczne. Zwykle jest to zachowanie typu „na złość mamusi odmrożę sobie uszy". Bardzo niewielu z nas lubi przyjmować polecenia, a mimo to większość się temu podporządkowuje. Po prostu wiemy, że dyrektorzy sportowi to doświadczeni ludzie, którzy chcą dla nas i dla całego zespołu jak najlepiej. Od czasu do czasu można jednak zaobserwować, jak któremuś z chłopaków puszczają nerwy i wyżywa się na przełożonym, bo ten przypomina mu o jedzeniu i piciu. Często potem ten sam zawodnik pod koniec etapu opada z sił, bo pada na twarz.

Jeżeli zawodnik ma duży talent, zespół najczęściej będzie ignorował tego typu sporadyczne porywy niezależności. Przykładem niech będzie słynny atak Chrisa Froome'a w Tour de France w 2012 roku na etapie do La Toussuire, gdy w żółtej koszulce lidera jechał Bradley Wiggins. Ostatecznie Froome został przywołany do porządku. Na mecie wszyscy zawodnicy Sky mówili o zwykłym nieporozumieniu, ale każdy, kto choć trochę zna się na kolarstwie, doskonale wie, co się tam naprawdę wydarzyło. W tym konkretnym przypadku Dave

Brailsford dementował plotki o konflikcie wewnątrz ekipy i chronił obu zawodników, bo zamierzał mieć Wigginsa na najwyższym stopniu podium w tym wyścigu, a Froome'a chciał zachować na przyszłość. Gdyby chodziło o jakiegoś słabszego zawodnika, zespół nie stanąłby w jego obronie.

Znarowić można się nie tylko na rowerze. Przytoczmy dziwną sytuację z grudniowego obozu treningowego w Hiszpanii, na który wyjechał Team LottoNL-Jumbo. Juan José Lobato, Antwan Tolhoek i Pascal Eenkhoorn trafili do szpitala po samowolnym wzięciu niedozwolonych środków na sen. Nie dało się ich dobudzić. Lobato został potem wyrzucony z ekipy, co musiało być dla niego o tyle trudne, że przechodził w tamtym okresie poważne problemy w życiu osobistym. Oczywiście zespół też trzeba zrozumieć, bo 29-letni zawodnik nie powinien robić takich numerów. Eenkhoorn i Tolhoek zostali zawieszeni. Mieli odpowiednio 20 i 23 lata, więc w ich przypadku zapewne złożono całą sprawę na karb niedojrzałości, a nie nieodwracalnej głupoty.

Decyzję tę oceniam pozytywnie, ponieważ kiedyś takie sytuacje były za wszelką cenę wyciszane i załatwiane w czterech ścianach. Dawniej odbyłoby się zebranie, delikwenci dostaliby po łapach, ewentualnie jakiś publiczny ochrzan w obecności kolegów z ekipy, ale tak naprawdę nic by się nie stało, więc na kolejnym obozie treningowym doszłoby do powtórki z rozrywki. Zwolnienie Hiszpana i zawieszenie dwóch Holendrów to mocne przesłanie dla pozostałych zawodników – i bardzo słusznie, bo znam wielu kolarzy tej ekipy i wiem, że to profesjonaliści, którzy nie chcieliby pracować w takiej atmosferze. Jeżeli ktoś nie umie wziąć się w garść i zachowywać odpowiednio na obozie treningowym, to nie ma dla niego miejsca w zespole. Kiedyś, gdy spotkało się zespołowego kolegę błąkającego się po hotelowym korytarzu w stanie mocno

wskazującym, po cichu pakowało się go do łóżka, ale takie sytuacje zdarzały się zawsze tym samym chłopakom, bo ani razu nie dostali nauczki.

Zawodnicy nadużywający tabletek nasennych robią to dlatego, że jest się po nich na niesamowitym haju i nie ma potem kaca. Nigdy się w to nie bawiłem. Gdy muszę wyluzować, sięgam po piwo albo wino. Kac stanowi pewnego rodzaju ogranicznik. Nie da się z tym nieustannie przesadzać, jeśli ktoś chce rano wstać i intensywnie trenować. Szczególnie młodsi zawodnicy mają czasem poczucie, że znaleźli się w pułapce, ponieważ w ramach tego ascetycznego stylu życia bardzo wielu rzeczy po prostu nie wolno. Kiedyś dość powszechnie używano i nadużywano leku Stilnoct, czyli de facto substancji zolpidem, stosowanej między innymi w Ambien. Lek ten ma służyć doraźnie ludziom zmagającym się z bezsennością, ale znałem wielu chłopaków, którzy się od niego uzależnili. Jest to substancja psychoaktywna i bardzo łatwo się do niej przyzwyczaić. Pamiętam, że gdy postanowiłem poszukać informacji na jej temat w internecie, trafiłem na doniesienia o ludziach wyprawiających naprawdę szalone rzeczy, bo jednym ze skutków ubocznych przyjmowania zolpidemu jest lunatykowanie. Kiedyś dzieliłem pokój z pewnym znanym Belgiem. Podczas wyścigów facet chodził od drzwi do drzwi i pytał, czy ktoś nie ma jednej czy dwóch tabletek nasennych, bo nie może zasnąć, a że prosił o to kilku różnych facetów, do pokoju wracał z całą garścią. To był przeuroczy człowiek i nikt nie umiał mu odmówić, ale dzisiaj jestem przekonany, że nie powinniśmy mu wtedy nic dawać, bo ewidentnie miał problem. Pewnego razu byliśmy na jakimś wyścigu, a mnie dopadła grypa. Prawie nie mogłem oddychać. Poszedłem do lekarza i dostałem receptę na jakieś leki, ale zanim wyszedłem do apteki, ten sam koleś wziął ją ode mnie i dopisał na niej

ołówkiem kilka pozycji dla siebie. Byłem wtedy zbyt młody, żeby rozumieć, że to poważna sprawa. Co zabawne (albo przygnębiające), gdy opowiadałem tę historię innymi zawodnikom, okazywało się, że mieli podobne doświadczenia. Najwyraźniej była to częsta praktyka.

Jeśli chodzi o spory dotyczące kontraktów, to jeden z największych w ostatnich latach dotyczył Warrena Barguila i Team Sunweb w 2017 roku. Gdy nie jest się naocznym świadkiem danej sytuacji, to trudno powiedzieć, o co chodzi naprawdę, ale z tego, co słyszałem od znajomych, Barguil, który odjechał partnerowi Wilco Keldermanowi po tym, jak ten na siódmym etapie Vuelty złapał gumę, nie miał złych intencji. Po prostu nie chciał czekać razem z kolegą. Trzeba przyznać Warrenowi, że w klasyfikacji generalnej różnice nie były duże, więc myślał o własnym wyniku, a Kelderman na skutek przebitej opony stracił dużo czasu i spadł w generalce. Wydaje mi się, że Warren w tamtym wyścigu czekał już raz czy dwa na Wilco i być może miał poczucie, że ten niewystarczająco to docenia. Gdy patrzy się na takie sytuacje z zewnątrz, trudno je ocenić, ale nigdy nie odnosiłem wrażenia, żeby tych dwóch było ze sobą szczególnie blisko. Zawodowi kolarze to specyficzna grupa, nawykliśmy do egoistycznych zachowań, więc nawet jedno małe „dzięki” potrafi czasem wiele zdziałać. Gdy rozmawia się z osobami z najbliższego otoczenia wielkich mistrzów, zawsze słyszy się to samo: że wszyscy oni bardzo dbają o ludzi, z którymi współpracują najbliżej. Gdy tacy mistrzowie wygrywają, ich zespołowi partnerzy też czują, jakby wygrali.

Barguil, co oczywiste, oczekiwał większego szacunku ze strony zespołu, a przynajmniej prawa do samodzielnej jazdy w górach, tak jak robił to wcześniej w Tour de France. Znam kilku chłopaków z Sunweb i wiem, że to zespół, którego

kierownictwo ma bardzo jasną wizję tego, co i jak należy robić. Ich plan na Vueltę zakładał wspieranie Keldermana jako zespołowego lidera w walce o klasyfikację generalną. Barguil mógł jechać znakomicie, ale szefostwo teamu nie zamierzało zmieniać planu, bo do końca imprezy pozostawały jeszcze dwa tygodnie. Nie jestem pewien, czy wycofanie go z wyścigu było najlepszą decyzją w tej sytuacji, ale trzeba kierownictwu grupy oddać, że podjęło ją szybko i potem twardo się jej trzymali. Trzeba mieć jaja, żeby wysłać do domu ostatniego zwycięzcę klasyfikacji górskiej w Tour de France.

Zapewne łatwiej było podjąć tę decyzję ze świadomością, że Barguil i tak planował odejść z zespołu. Team wspierał Keldermana ze względu na długofalowe plany, więc choć byłoby miło, gdyby Barguil wygrał dla ekipy ze dwa etapy, to z punktu widzenia przyszłości niewiele by to zmieniło. Szefowie chcieli pokazać, że w 100 procentach stoją za Wilco, pragnęli go wesprzeć, by nie stracił pewności siebie. Gdy widziałem go potem w peletonie, wyglądał na szczęśliwszego, był bardziej rozluźniony, więcej się uśmiechał, częściej rozmawiał z kolegami z zespołu. Ostatecznie był w tej Vuelcie czwarty, co – jeśli wziąć pod uwagę, jakie nazwiska go wyprzedziły – stanowiło znakomity rezultat jak na 26-latka. Chris Froome i Vincenzo Nibali to jedni z najbardziej utytułowanych zawodników wszech czasów, a Ilnur Zakarin, który był trzeci, to też nie byle kto – ma na koncie wygrane etapy w Tour de France i Giro, wygrał też klasyfikację generalną Tour de Romandie w 2015 roku.

Słyszałem, że Warren już podczas Tour de France 2017 powiedział kolegom, że odchodzi z Sunweb. Zrobił to zaraz po zwycięstwie na etapie z Saint-Girons do Foix. Nadal miał obowiązujący kontrakt, więc osobom z zewnątrz mogło się to wydawać dziwnym posunięciem, rozumiem jednak, czym się

kierował: skoro nie miał szans na rolę lidera, musiał dokonać zmiany. W tamtym zespole nie brakuje młodych talentów zdolnych do walki w klasyfikacji generalnej, jeżdżą tam przecież Tom Dumoulin, Wilco Kelderman, a także obiecujący młody Holender Sam Oomen. Wystarczy chwilę porozmawiać z Warrenem, by wiedzieć, że w siebie wierzy i widzi samego siebie wśród najlepszych. Jeśli wziąć pod uwagę, jak jechał w tamtym Tourze, ma wszelkie powody, żeby tak myśleć.

W 2017 roku podczas Giro d'Italia liderem Sunweb był oczywiście Dumoulin, więc Barguil mógł co najwyżej walczyć z Keldermanem o resztki ze stołu. W sumie wyszło zabawnie, bo zespół pozwolił mu szukać sobie nowego teamu krótko przed tym, jak wygrał dwa etapy w Tour de France. Można powiedzieć, że w ten sposób Barguil poniekąd dowiódł swoich racji. Chłopak ma spory potencjał i jego szefowie pewnie trochę zwątpili w słuszność podjętej decyzji, ale ich też potrafię zrozumieć. Barguil z pewnością może osiągnąć bardzo wiele, ale jest nieregularny, a jego kontrakt przewidywał wysokie wynagrodzenie. Ma oczywiste atuty, a mianowicie cieszy się we Francji olbrzymią popularnością, i to już od czasów amatorskich. Jeśli dobrze kojarzę, w 2011 roku zajął piąte miejsce w Tour de l'Avenir, najbardziej prestiżowym wyścigu w kategorii U-23. Był wtedy jeszcze nastolatkiem, a wyprzedził kilku naprawdę utalentowanych zawodników. Rok później wygrał tę imprezę, triumfując przy okazji w klasyfikacji punktowej i górskiej. W pierwszym sezonie kariery zawodowej wygrał dwa etapy Vuelty, a rok później zajął w tym wyścigu ósme miejsce w generalce, choć ciągle nie miał jeszcze 23 lat. To znakomite rezultaty, dzięki którym chłopak narobił początkowo sporo szumu, ale potem nie osiągnął już wystarczająco dużo, by uzasadnić wysoki kontrakt. Gdy ktoś zarabia w okolicach pół miliona euro rocznie, 3,5 roku bez zwycięstwa to bardzo długo.

Kolarstwo jest sportem zespołowym, nawet jeśli czasami o tym zapominamy. Gdy w piłce nożnej ktoś gra zbyt egoistycznie, to o ile nie nazywa się Cristiano Ronaldo albo Lionel Messi, trener przestanie wystawiać go w składzie. Albo ktoś pełni powierzoną mu funkcję w zespole, albo grzeje ławę. W kolarstwie rzadko widuje się takie decyzje, ale gdybym to ja był na miejscu szefów Barguila, też wysłałbym go do domu. Nie można nie ukarać niepokornego zawodnika, gdy jednocześnie wszystkim innym się powtarza, że mają robić wszystko zgodnie z planem, bo zapanowałby jeden wielki chaos.

Coś podobnego zrobili z Marcelem Kittelem, gdy zwolnili go z kontraktu na rok przed wygaśnięciem umowy, by zawodnik mógł zacząć reprezentować team Etix – Quick-Step, a przecież dla każdej ekipy taka strata okazałaby się znacznie większa, bo wówczas Kittel był najlepszym sprinterem na świecie. Wygląda mi to po prostu na zespół, który stara się nie dopuścić, by sława poszczególnych kolarzy oraz ich ego stawały na drodze realizacji planów całego teamu. Kittel to porządny zawodnik i można mieć pewność, że co roku będzie odnosił dla swojej ekipy prestiżowe zwycięstwa, ale przecież Sunweb w 2017 roku wygrał Giro d'Italia – gdyby team musiał w dalszym ciągu wypłacać kolarzowi wysokie wynagrodzenie i budować pociąg sprinterski, który by go rozprowadzał, moim zdaniem mogliby nie być w stanie tego dokonać. Iwan Spekenbrink, dyrektor generalny Sunweb, otwarcie opowiadał dziennikarzom o kulisach tej decyzji. Bardzo mi tym zaimponował. Uważam, że więcej ekip powinno postawić na taką otwartość. Najwyraźniej Warren zgłosił się do szefów i powiedział, że chciałby zmienić zespół, a ci przemyśleli sprawę i dali mu zielone światło. Podejrzewam, że nie zamierzali mieć niezadowolonego zawodnika w składzie na następny sezon, a poza tym jeśli Warren rzeczywiście zarabiał w okolicach 500 tysięcy euro

rocznie, jak głosiły plotki, to zespół miałby dodatkowe środki do wykorzystania, by powalczyć o kolejne cele.

Szczerze mówiąc, po Tour de France 2018 roku spodziewałem się jakiegoś buntu ze strony Gerainta Thomasa. Tak naprawdę zostało mu już tylko kilka dobrych lat, a w Team Sky – nawet z wygranym Tourem na koncie – nie może liczyć na rolę pełnoprawnego lidera. Froome jest jednym z najbardziej utytułowanych zawodników wszech czasów i to on będzie nadal rozdawał tam karty. W 2018 roku Thomas był ewidentnie w lepszej formie niż Froome, ale ekipa i tak mocniej wspierała właśnie jego, a nie Walijczyka. Dla Gerainta to musiało być trudne, ale znakomicie sobie z tym poradził. Gdybym to ja znalazł się w tej sytuacji, nie byłbym szczęśliwy. Weźmy na przykład to, że w zespołowej jeździe na czas jedynym chronionym zawodnikiem był Froome. Choć Thomas miał nad Froome'em 52 sekundy przewagi w klasyfikacji generalnej, to gdyby upadł albo złapał gumę, reszta by na niego nie zaczekała, co oznaczałoby dla niego koniec wyścigu. Czytałem gdzieś, że w jednym z hoteli, w których się zatrzymali, co chwilę strzelały korki z powodu wszystkich powłączanych klimatyzatorów. Zespół zadecydował wtedy podobno, że jedynie Froome ma prawo korzystać z klimatyzacji. Thomas to fajny gość, ale gdyby po tamtym Tourze postanowił strzelić focha, zapewne wielu członków peletonu opowiedziałoby się po jego stronie.

Kolejnym powodem do niepokoju dla Thomasa musi być młody Kolumbijczyk Egan Bernal. W 2018 roku zaliczył spektakularny sezon, a przecież ma dopiero 21 lat. Sky podpisał z nim kontrakt, który może obowiązywać pięć lat, co w kolarstwie jest rzeczą wręcz niebywałą. Najwyraźniej Dave Brailsford upatruje w tym zawodniku przyszłości zespołu. Rozumiem, dlaczego Thomas został. Jeździ tam od początku kariery i prawdopodobnie nawet w warunkach tak ostrej

konkurencji to dla niego najlepsze miejsce. Mimo to raczej nie powinien spodziewać się zbyt wielu szans, skoro rywalizuje o prymat z sześciokrotnym triumfatorem wielkich tourów i prawdopodobnie największym wśród młodych kolarskich talentów.

TEAM SKY

Jeżdżę zawodowo już od wielu lat, więc moje stwierdzenie może kogoś zdziwić, ale jest mi naprawdę smutno z powodu licznych kontrowersji, jakie narosły wokół Team Sky w ostatnich latach. Bradley Wiggins zawsze był dla mnie kimś w rodzaju idola, a potem pojawiły się te wszystkie doniesienia o tajemniczych przesyłkach w kopertach bąbelkowych.

Jeśli ktoś jakimś sposobem nie natknął się na burzę, która rozpętała się w ostatnich latach, poniżej znajdzie krótkie streszczenie.

Jesienią 2016 roku grupa rosyjskich hakerów znana jako Fancy Bears ujawniła dokumenty, z których wynikało, że Wiggins dostał zgodę – wyłączenie dla celów terapeutycznych, czyli TUE – na stosowanie zakazanego kortykosteroidu, a konkretnie triamcynolonu. Zażywał go przed wszystkimi świetnymi występami w latach 2011, 2012 i 2013, w tym w wygranym Tour de France w 2012 roku. Potem Brytyjska Agencja Antydopingowa (UKAD) wszczęła długie dochodzenie w sprawie przesyłki – koperty bąbelkowej, która miała rzekomo zawierać triamcynolon – dostarczonej członkom Team Sky podczas Critérium du Dauphiné w 2011 roku. Wiggins wygrał ten wyścig, a rok później w lipcu sięgnął po zwycięstwo w Tour de France. Z uwagi na jakieś zaginione dokumenty UKAD musiała zakończyć dochodzenie, ale własne śledztwo w tej sprawie prowadził już brytyjski parlament. Członkowie odpowiedniej komisji zgadzali się z wieloma wnioskami UKAD. Sugerowano między innymi, że Team Sky wykorzystał przepisy, nadużył systemu TUE i przekroczył „dopuszczalną granicę etyczną”. Wydaje się, że tego rodzaju nadużycia były tam na

porządku dziennym, ale uwagę opinii publicznej zwróciła dopiero owa koperta bąbelkowa. Po części wynikało to zapewne z faktu, że skandal dotyczył znanego zawodnika, ale chodziło też o to, że w całym Team Sky – ekipie, która sama siebie uważa za mistrzów drobiazgowego zarządzania wszystkim w pogoni za maksymalizacją korzyści – nikt nie pamiętał, co dokładnie się wtedy wydarzyło, bo niczego nie zanotowano ani nie zapisano.

Już wyjaśniam, co było dalej. Ludzie z Team Sky, ówczesnego zespołu Wigginsa, utrzymywali, że koperta zawierała Fluimucil, czyli acetylocysteinę, dostępną w całej Europie bez recepty i w bardzo niskiej cenie. Oficjele z UKAD obstawali przy tym, że w dokumentacji zespołu nie ma choćby wzmianki o zakupie Fluimucilu. Znaleziono natomiast mnóstwo recept na triamcynolon. Nawet jeśli uznać, że faktycznie gdzieś komuś zgubił się paragon, to bez odpowiedzi pozostawało jeszcze jedno ważne pytanie: po co wysyłać kogoś samolotem z lekiem, który można kupić na miejscu w każdej aptece?

Jako że nie jestem szpiegiem w szeregach Team Sky, nie wiem na pewno, co się tam dzieje, ale gdy czytam, że w latach 2010–2013 zamówili 55 fiolek triamcynolonu albo że Fluimucil dla Bradleya Wigginsa kupowali w aptece w Szwajcarii, bo w Wielkiej Brytanii nie dopuszczono tego środka do obrotu, to naprawdę trudno mi nie mieć wątpliwości. Jestem tylko człowiekiem. Wiggins i Sky zarzekają się, że triamcynolon nigdy nie był stosowany z myślą o zwiększaniu wydolności organizmu. Cóż, jeździłem w kilku różnych ekipach z różnym podejściem do etyki, ale nigdy nie spotkałem lekarza zespołowego, który zrobiłby coś takiego. Fluimucil to zupełnie nieszkodliwy środek wspomagający usuwanie śluzu z płuc i nie ma go na liście substancji zabronionych przez WADA, ale jest zdecydowanie niezalecany dla astmatyków, a Wiggins ma

astmę. Poza tym istnieje mnóstwo innych leków o podobnym działaniu, które można kupić w każdej brytyjskiej aptece. Zdecydowanie uważam, że Sky mogło zachować się lepiej, bardziej przejrzyście. Mimo to sądzę, że odkąd Brailsford założył ten zespół w 2010 roku, sporo się tam zmieniło.

W Sky twierdzili, że kopertę przywiózł Simon Cope, były zawodowy kolarz, który potem pełnił funkcję trenera w brytyjskiej reprezentacji, a teraz pracuje w Team Wiggins. Miał odebrać kopertę bąbelkową w Manchesterze, przylecieć z nią do Genewy, a stamtąd przywieźć ją do Francji, gdzie umówił się z zespołem. Z zestawienia poniesionych przez niego wydatków wynikało, że wybrał się w długą podróż do Sussex – tam i z powrotem to około 900 kilometrów – i przed odlotem odebrał przesyłkę. Kiedy członkowie komisji parlamentarnej go o to zapytali, roześmiał się i stwierdził, że usiłował jedynie podbić kwotę z tytułu zwrotu kosztów podróży. Gdy dotarł do Francji, przekazał kopertę doktorowi Richardowi Freemanowi, zespołowemu lekarzowi, a następnie wrócił do domu. Freeman został wezwany do złożenia zeznań przed komisją parlamentarną, ale nie pojawił się przed nią z powodów zdrowotnych. Każdy, kto liczył na rozwiązanie tej zagadki, musiał poczuć się zawiedziony. Kiedy skończyły im się wymówki, szefowie Team Sky zrzucili całą winę właśnie na Freemana. Stwierdzili, że wszystkie wymagane dokumenty znajdowały się na jego komputerze, a doktor zgubił go na wakacjach w Grecji.

UKAD starała się ustalić prawdę i skontaktowała się w tym celu z Interpolem, ale nic więcej na ten temat nie wiadomo. Podobno pojawiło się ryzyko, że Freeman stanie przed Brytyjską Generalną Radą Lekarską w ramach postępowania dyscyplinarnego za nierzetelne prowadzenie dokumentacji, ale ostatecznie nic takiego chyba się nie stało. Nie interesuje mnie

wyjaśnienie, w którym jeden człowiek zostaje kozłem ofiarnym, bo wiem z doświadczenia, że w ten proceder musiało być zaangażowanych wiele osób. Oczywiście wszystkie te wyjaśnienia mogą być prawdziwe. Życie pisze czasami najdziwniejsze scenariusze. Znam paru ludzi ze świata kolarstwa, którzy są wystarczająco niekompetentni, aby doprowadzić do tak nieszczęśliwego splotu wydarzeń, ale mówimy o rzekomo najlepiej zarządzanym zespole w tym sporcie, który bez żadnego przekonującego powodu wydaje duże kwoty na ściągnięcie samolotem leku dostępnego bez problemu w całej Europie, a do tego zostawia ważną dokumentację medyczną bez kopii zapasowej i trzyma ją na laptopie, który ginie potem gdzieś na plaży. Tajemnicze przesyłki, zmieniające się wersje, wydane w odpowiednim momencie TUE, kradzież w najlepszej możliwej chwili – to wszystko mogło wywołać u mnie tylko jedną reakcję: „Noż kurwa mać!”.

Byłem wściekły. Zawsze lubiłem Wigginsa jako człowieka, dobrze nam się rozmawiało, uważałem go za nieco ekscentrycznego, ale bardzo elokwentnego. Kiedy w 2012 roku triumfował w Tour de France, cieszyłem się szczerze w jego imieniu oraz w imieniu całego kolarstwa. Sądziłem, że jest czystym zwycięzcą.

Teraz wiemy, że Wiggins wprost pożerał triamcynolon. To po prostu przykre. Kiedy Team Sky pojawił się w peletonie, ekipa miała być tak czysta, jak to tylko możliwe, a tymczasem okazała się mocno ciemnoszara. Zespół podejmował wiele niejasnych działań, od których naprawdę czysty team trzymałby się jak najdalej. Owszem, istnieje pewna granica i dopóki się jej nie przekroczy, nie łamie się przepisów, ale mój zespół stara trzymać się od niej w sporej odległości, ponieważ gdy wiecznie idzie się po krawędzi, łatwo spaść.

Można nazywać to oszukiwaniem systemu, ale w mojej ocenie każdy przypadek wykorzystania jakiejś luki w przepisach w celu zyskania przewagi nad innymi zawodnikami jest niesłuszny i zły. Być może reguły mówią co innego, być może w świecie zaciętej rywalizacji charakterystycznej dla zawodowego sportu należy sięgać po każde dostępne narzędzie, ale uważam, że większość ludzi doskonale wie, gdy robi coś złego, i to bez względu na to, co na ten temat mówi litera prawa. Dawniej ceniłem Team Sky bardzo wysoko, podziwiałem wartości, które zdawał się promować ten zespół – ale to było kiedyś. Podobnie jak wielu innych fanów kolarstwa na świecie czuję się rozczarowany, a także trochę oszukany. Ekipa ta miała budować czystą przyszłość kolarstwa, a tymczasem szarga reputację mojego ukochanego sportu, która i tak nie jest najlepsza.

Wiggins twierdzi, że musiał używać triamcynolonu – o którym doskonale wiadomo, że wspomaga wydajność organizmu – do leczenia kataru siennego. Wydaje mi się, że to przesadna kuracja, ale zawodnikowi, którego podziwiałem, byłbym skłonny przyznać prawo do domniemania niewinności, tyle że w tym przypadku jest po prostu oczywiste, że Sky nadużywał systemu TUE w celu zyskania przewagi nad rywalami. Shane Sutton, dawny trener Wigginsa, przyznał to w filmie dokumentalnym nakręconym przez BBC pod koniec 2017 roku. Stwierdził, że w Sky TUE były uważane za kolejne z wielu narzędzi służących do poszukiwania tych mitycznych „drobiazgów robiących różnicę”. Dzięki TUE zawodnik miał dostać ostatni bodziec wspomagający go przed startem w ważnym wyścigu, wszystko bez łamania przepisów antydopingowych.

Sutton mówił tak: „Załóżmy, że uda się przygotować zawodnika w 95 procentach, a te brakujące pięć procent

wynika z jakiejś dolegliwości albo drobnej kontuzji. Jeśli da się na to dostać TUE i mieć zawodnika przygotowanego na 100 procent, to nikt się nad tym nie zastanawia. W tym biznesie chodzi o zapewnienie sobie przewagi nad rywalami, chodzi o to, żeby ich wykończyć. Ale nigdy nie łamie się przy tym przepisów, nigdy nie zrobiliśmy niczego takiego".

Jak na zespół, który głosi politykę „zero tolerancji dla oszustwa", to dość nonszalanckie podejście do etycznej strony kolarstwa. Jako zawodnik, który musi z nimi konkurować i bardzo ciężko pracuje, aby pokazać ludziom, że jest czysty – że nie chowam się za niewinnym wizerunkiem Sky i ich przebiegłym marketingiem – mam ochotę krzyczeć.

Brytyjska Agencja Antydopingowa zamknęła dochodzenie w sprawie zawartości tamtej przesyłki, ponieważ pomimo licznych wysiłków wielu dobrych ludzi organizacji tej nie udało się zdobyć dowodów. Nie znaleziono niczego, co pozwoliłoby jednoznacznie uznać za winnych lub oczyścić z zarzutów osoby zamieszane w tę sprawę. Szkoda, bo podejrzenia przylgnęły do Wigginsa już na dobre i niewiele można na to poradzić.

Bradley dalej się zarzeka, że nie zrobił niczego złego. W porządku, ma do tego prawo, nie ma natomiast prawa do nazywania całej tej sprawy „złośliwym polowaniem na czarownice". W czasach EPO sam buntował się przeciwko zawodnikom jeżdżącym na dopingu, był wściekły, gdy w 2007 roku wykopano go z Tour de France na skutek dodatniego testu Cristiana Moreniego, jego kolegi z teamu Cofidis. Wtedy na lotnisku Pau wyrzucił strój swego zespołu do śmietnika i przysiągł, że już nigdy się w nim nie pokaże. Gdy wybuchł skandal z TUE, mógł wszystko wyjaśnić, przedstawiając niezbędne dokumenty i sensownie wszystko uzasadniając. Nie zrobił ani jednego, ani drugiego, woli udzielać wymijających

odpowiedzi i kryć się za swoim czystym kontem – zachowuje się dokładnie tak samo jak wszyscy inni dopingowicze przed nim.

Nie potrafię zrozumieć, jak to możliwe, że dokumentacja medyczna zaginęła. Ten zespół wozi ze sobą materac i antyalergiczną poduszkę dla każdego zawodnika, żeby nikt przypadkiem nie złapał czegoś w hotelowym łóżku. Podczas wyścigów obowiązuje tam zakaz uścisków dłoni, mają tam nawet filmik szkoleniowy, z którego zawodnicy i pracownicy zespołu uczą się, jak poprawnie myć ręce. Sir Dave Brailsford słynie z pedantycznego podejścia do organizowania życia wszystkich członków Team Sky, a tamtejsi lekarze zespołowi mają doktoraty. Prowadzenie szczegółowej dokumentacji jest nieodłącznym elementem wykonywania ich zawodu. Sky może sobie gadać, że charakter rywalizacji na najwyższym poziomie utrudnia prowadzenie dokumentacji, jestem jednak pewien, że na ostrym dyżurze czy na oddziale ratunkowym też nie jest lekko, a jakoś sobie z tym radzą.

Są ludzie gotowi zaakceptować argument, że Richard Freeman, lekarz znajdujący się w samym centrum skandalu z Wigginsem, miał pod opieką wielu zawodników i po prostu zapomniał coś tam zapisać. Czy byliby jednak gotowi przyjąć taką wymówkę od własnego lekarza, gdyby chodziło o nich samych? Nie sądzę.

Można też opowiadać, że w stosowaniu kortykosteroidów nie ma nic złego, że to był właściwy środek do leczenia przypadłości Bradleya, dla mnie to jednak czysty nonsens. Wiem, że w moim zespole nie byłoby zgody na coś takiego. Zawsze jeździłem w zespołach należących do Mouvement pour un cyclisme crédible, MPCC, czyli organizacji promującej ideę czystego kolarstwa opartego na transparentności i odpowiedzialności. Zespoły zrzeszone w MPCC zobowiązały się, że każdy ich zawodnik wymagający kuracji

kortykosteroidami zostanie potem na osiem dni wycofany z udziału w wyścigach, i to bez względu na to, że na mocy wyłączenia TUE taki kolarz mógłby stanąć na starcie. Chodzi o przekonanie, że każdy zawodnik chory na tyle, żeby musiał pilnie przyjąć leki w zastrzykach, nie jest w kondycji zdrowotnej pozwalającej mu się ścigać. W 2014 roku z tego właśnie powodu Chris Horner nie mógł bronić tytułu zwycięzcy Vuelta a España. Gdyby w 2012 roku Team Sky należało do MPCC, Brad Wiggins nie znalazłby się w dziewięcioosobowym składzie na Tour de France i nie stanąłby na starcie w belgijskim Liège.

Kortykosteroidów używano dawniej w kolarstwie, były akceptowalnym środkiem dostępnym dla czystych zawodników – za czystego zawodnika uważam takiego, który nie nadużywa systemu TUE, nie wykorzystuje luk w przepisach i nie stosuje nielegalnego dopingu. Widać to choćby w książce Thomasa Deckera, gdy pisze, że w 2008 roku w zespole Rabobank nie wolno im było używać kortyzonu. Mówimy tutaj o kolarzu regularnie jeżdżącym na dopingu, w brudnym zespole w najmroczniejszych latach tego sportu. Mija pięć lat, a Wiggins dalej to zażywa? Kompletna bzdura! David Millar powiedział kiedyś, że triamcynolon był zdecydowanie najmocniejszym środkiem, jaki przyjmował, czyli mocniejszym nawet od erytropoetyny, na zażywaniu której wpadł.

Innymi słowy mamy substancję silniejszą niż EPO, a mimo to lekarz w Sky uznał, że to w porządku, że największa gwiazda drużyny przyjmuje ją w zastrzykach domięśniowych jako lekarstwo na katar sienny.

Substancja ta jest zdelegalizowana od tak dawna, że nie rozumiem, jak ktokolwiek ze świata sportu na najwyższym poziomie może publicznie stwierdzić, że jej zażywanie jest w porządku. Przez całe życie tylko dwukrotnie podano mi

kortykosteroidy w zastrzyku, w obu przypadkach dostałem zastrzyk w kolano, gdy byłem młodszy. Bardzo mnie to cieszy, bo z tego, co wiem, substancja ta wywołuje poważne efekty uboczne – może powodować bezsenność, wahania nastroju, nadciśnienie, wrzody, nadwrażliwość skóry, ma też realny wpływ na gęstość kości, więc gdy tylko ktoś coś często sobie łamie, w peletonie od razu rusza festiwal plotek. Nie jestem co prawda lekarzem, ale wydawałoby mi się, że wprowadzanie hormonu do organizmu, który go nie potrzebuje, w długiej perspektywie nie może przynieść dobrych skutków.

Gdy dzisiaj się nad tym zastanawiam, to dochodzę do wniosku, że choć po tamtym zastrzyku nie mogłem startować przez osiem dni, to później pojechałem naprawdę dobry wyścig. Nie wiem, czy była to zasługa kortykosteroidów, ale z pewnością nie zaszkodziły mi w tamten weekend, mimo że wcześniej przez mniej więcej miesiąc zmagałem się z kontuzją. Potem, po kilkudniowym wysiłku podczas wyścigu, ból wrócił, więc postanowiliśmy spróbować czegoś innego. Ostatecznie porządny chiropraktyk okazał się znacznie skuteczniejszy w walce z tym problemem.

Kortyzon był kiedyś wśród kolarzy na porządku dziennym, choć gdy przeszedłem na zawodowstwo, stosowanie tego specyfiku zaczynano powoli kwestionować. Pewnego razu lekarz zespołowy proponował mi zastrzyk z kortyzonu. Miałem wtedy bardzo silny katar i jego zdaniem miało mi to pomóc. Musiałby wpisać tę substancję do dokumentacji, w której odnotowywano wszystkie poważniejsze leki, które przyjmowałem. Wiedziałem, że substancja ta wspomaga wydajność organizmu i że pewnego dnia ktoś może mieć z tym problem, więc odmówiłem. Tak czy owak, przed nami był płaski, typowo sprinterski etap, więc jako malutki i chudziutki góral nie miałem szans. „Doktorze, doktor się nie martwi, nie

potrzebuję tego – powiedziałem. – I tak nie wygram, więc równie dobrze mogę przegrać z zatkanym nosem”.

Jeśli chodzi o Sky, to zespół ten w żaden sposób nie złamał obowiązujących przepisów. Sądzę, że po prostu sobie z nich zakpił, ale jeśli chodzi o literę prawa, to ekipa ta nie zrobiła nic nielegalnego – przynajmniej z tego, co wiemy dzisiaj. Kierownictwo Sky zgłosiło się do UCI o wydanie TUE, a wyłączenie to przebiegło zgodnie z wytycznymi Światowej Agencji Antydopingowej (WADA). Być może katar sienny wystąpił u Wigginsa tuż przed najważniejszą imprezą sezonu zupełnym przypadkiem. Ale jak nie mieć podejrzeń, skoro najlepiej zorganizowany i najbardziej dbający o szczegóły zespół w całej stawce zgubił dokumentację medyczną związaną z TUE? Jak nie mieć podejrzeń, skoro sam Wiggins pisał w swojej autobiografii *My Time* z 2012 roku, że nigdy w życiu nie przyjął żadnego zastrzyku poza kilkoma kroplówkami w szpitalu i szczepionkami? Wsłuchując się w wyjaśnienia Sky, odnosiłem wrażenie, że ludzie z tej ekipy nie zdają sobie sprawy z tego, co tak naprawdę mówią – przyznawali się do stosowania TUE w celu uzyskania przewagi nad rywalami. Dla mnie to zwykłe oszustwo. Dzisiaj rozumiem już, dlaczego Team Sky nigdy nie wstąpił do MPCC.

To rozczarowujące także dla mnie osobiście, bo zdarzało mi się walczyć również w klasyfikacji generalnej, ale miałem wieczne poczucie, że nie udaje mi się być tak szczupłym jak kolesie ze Sky. Uważam się za prawdziwego profesjonalistę, pilnuję diety, ciężko trenuję i zawsze jestem bardzo szczupły, ale potem jechałem na któryś z wielkich tourów i uznawałem, że zawodnicy Team Sky jakimś cudem osiągnęli na tym polu jeszcze więcej niż ja. Jeśli jednak zagłębić się w to, jak działają kortykosteroidy, to można się dowiedzieć, że pozwalają one łatwo schudnąć, i to bez ryzyka choroby. Tak więc kiedy

poszukiwałem granic możliwości mojego organizmu i robiłem wszystko, co w mojej mocy, żeby pojechać na Tour albo na Giro w jak najlepszej formie, rywale przekraczali te granice, posiłkując się farmakologią. Z punktu widzenia przepisów to szara strefa, dla mnie jest ona jednak tak szara, że niemal czarna. To mroczny aspekt sportu, od którego każdy uczciwy zawodnik chciałby się trzymać z daleka. Cieszę się, że nie jeżdżę w Team Sky, bo byłoby mi wstyd.

Absolutnie nie sugeruję, że wszyscy inni zawodnicy powinni być traktowani tak samo podejrzliwie jak Wiggins. W peletonie nie brakuje utalentowanych sportowców, którzy nie zasłużyli na to, by cierpieć z jego powodu. Na przykład taki Chris Froome w całym 56-stronicowym raporcie komisji parlamentarnej pojawia się tylko raz, i to tylko w przypisie odsyłającym do wywiadu, którego udzielił w 2016 roku. W tekście opublikowanym w „Guardianie" Froome podważał zasadność stosowania TUE w przypadku Wigginsa. Z moich doświadczeń wynika, że to facet, który ciężko pracuje, wypowiada się z głową i stanowi wzór zawodowego sportowca. Może nie wygląda na rowerze szczególnie elegancko, ale naprawdę mi zaimponował kilkoma zwycięstwami w ostatnich latach. Nadal można spotkać się z jego krytyką za rzekomo robotyczny styl ścigania się, ale moim zdaniem takie opinie są nieuzasadnione. Owszem, podczas jazdy sporo wpatruje się w miernik mocy, a w trakcie wywiadów nie wypada szczególnie porywająco, ale nauczył się znakomicie atakować i wie, jak sprawić, by wyścig był ciekawy. Bardzo to u niego szanuję.

Na jego miejscu byłbym cholernie zły na to, jak Team Sky podszedł do jego problemu z salbutamolem z 2018 roku. Przejrzystość bardzo by w całej tej sprawie pomogła, a Froome uniknąłby zbędnych zarzutów ze strony fanów i mediów, które szybko i jednocześnie bezpodstawnie powiązały go ze sprawą

Wigginsa. W próbce moczu pobranej od Froome'a podczas Vuelty w 2017 roku wykryto nadmierne ilości salbutamolu, ale po wielomiesięcznym wałkowaniu tematu przez periodyki UCI i WADA stwierdziły, że nie stanowi to negatywnego wyniku analitycznego, a Froome nie zrobił nic złego, ponieważ da się znaleźć kilka czynników, które mogły spowodować wzrost wykrytego poziomu salbutamolu. W informacji prasowej opublikowanej przez WADA czytamy, że mogły to być „choroba, stosowane leki, a także regularne stosowanie salbutamolu w różnych dawkach w okresie intensywnej kilkutygodniowej rywalizacji". Takie rzeczy się zdarzają. Podczas wielkiego touru organizm kolarza jest poddany niewiarygodnemu obciążeniu, więc czasem dochodzi do anomalii w wynikach badań. Nie rozumiem natomiast, dlaczego Sky i UCI nie opublikowały więcej szczegółów na temat tej sprawy.

Większość ludzi skupiała się na Froomie, ja miałem za to problem z UCI. Doskonale wiem, ile różnych czynników może wpływać na wyniki badań, i nawet sobie nie wyobrażam, jak trudno musi być stawiać czoła całej krytyce mediów i jednocześnie walczyć o udowodnienie swojej niewinności. Moim zdaniem to niedopuszczalne, że UCI wyjaśniała tę sprawę tak długo, a brak jej gotowości do przejrzystego informowania o prowadzonych działaniach szkodzi całemu kolarstwu. Nawet gdy zostanie orzeczona niewinność zawodnika, jak w przypadku Froome'a, część kibiców, dziennikarzy oraz kolarzy i tak będzie miała wątpliwości.

Jeśli miałbym za coś krytykować Froome'a, to za jego tweety dotyczące astmy. Wyglądało to tak, jak gdyby próbował wykorzystać współczucie opinii publicznej dla osób cierpiących na astmę, by odwrócić uwagę od głównego problemu. Napisał wtedy: „Przykro jest patrzeć na wszystkie te nieprawdziwe informacje na temat sportowców i zażywania salbutamolu.

Mam nadzieję, że nie powstrzyma to cierpiących na astmę sportowców od sięgania po inhalator w nagłych przypadkach tylko dlatego, że będą bali się krytyki ze strony opinii publicznej. Tej choroby nie należy się wstydzić”.

Sam cierpię na astmę wysiłkową, a właściwie na powysiłkowy skurcz oskrzeli (bronchospazm), ponieważ wysiłek fizyczny nie wywołuje astmy, a stanowi jedynie bodziec. Prawdopodobnie cierpi na to bardzo wielu ludzi, ale jeśli nie poddają organizmu skrajnym wyzwaniom, prawdopodobnie nigdy się o tym nie dowiedzą. Gdy nie uprawia się sportu zawodowo, nie trzeba się przejmować naprawdę wieloma różnymi rzeczami. Jedna stopa dłuższa od drugiej? Występuje u wielu ludzi, ale w żaden sposób nie wpływa to na ich codzienne życie, tymczasem zawodowi sportowcy często szyją sobie buty na indywidualne zamówienie. A co z nogami? Większość ludzi jest pod tym względem asymetryczna i wszystko jest w porządku. Kiedy Marco Pantani wracał do ścigania po koszmarnym wypadku podczas wyścigu Mediolan–Turyn w 1995 roku, wyleczył wszystkie poważne urazy, ale i tak wszyscy niepokoili się faktem, że po wypadku jego lewa noga stała się krótsza o kilka milimetrów. Pojawiały się poważne wątpliwości, jak wpłynie to na jego możliwości.

Jeśli chodzi o astmę, cierpi na nią wielu sportowców i zapewniam, że nikt się tego nie wstydzi. To zupełnie normalna przypadłość, bez problemu się ją leczy i dzisiaj w żaden sposób nie utrudnia odnoszenia sukcesów. Paula Radcliffe, brytyjska biegaczka długodystansowa, pomimo astmy sięgnęła po liczne medale i ustanowiła rekord świata w maratonie. Paul Scholes, legenda Manchesteru United, też cierpi na astmę, a mimo to 11 razy wygrywał Premier League i dwukrotnie triumfował w Lidze Mistrzów. Nie wiem, ilu dokładnie kolarzy ma

zdiagnozowane różne postaci astmy, ale po rozmowie z zespołowym lekarzem na temat moich własnych symptomów wnios-
kuję, że jest to mniej więcej jeden zawodnik na pięciu. Astmę ma nawet Vincenzo Nibali, którego Froome pokonał w walce o zwycięstwo w Vuelcie w 2017 roku. Rozumiem, że Froome poczuł się niesłusznie atakowany, ale nie podobało mi się, że jego wyniki w standardowym teście, któremu wszyscy jesteśmy poddawani, wywołały ogólny atak na wszystkich ludzi zmagających się z astmą. Nie mam najmniejszych wątpliwości, że to nie była przyjemna sytuacja, ale w takim sporcie jak nasz trzeba liczyć się z tym, że dopóki nie zostaniesz uniewinniony (a Froome został), ludzie będą podejrzliwi. Na jego miejscu powstrzymałbym się od utyskiwania na ludzi kwestionujących zażywanie przez niego leków na astmę i skarżyłbym się na UCI, że potrzebowała aż tyle czasu, by potwierdzić niewinność zawodnika.

MEDIA

Większość zawodowych sportowców zapewne z rezerwą odnosi się do mediów i fanów. To nie tak, że nie chcemy się na nich otworzyć. Problem polega na tym, że w dzisiejszych czasach wystarczy błędnie zinterpretowana uwaga lub jakaś nieprzemyślana wypowiedź, by czyjaś kariera legła w gruzach. W kontaktach z mediami naprawdę trudno znaleźć zdrową równowagę. Też jestem fanem kolarstwa, nadal uwielbiam czytać materiały prasowe na ten temat i słuchać komentarzy. Problem w tym, że dzisiejszych reporterów w żaden sposób nie da się porównać do ich kolegów sprzed 15–20 lat. Na początek warto podkreślić, że dzisiaj cykl informacyjny trwa całą dobę, po prostu jest mnóstwo serwisów internetowych i każdy z nich łaknie nowych treści. Do tego dochodzą fora tworzone przez fanów, no i Twitter, więc plotki i pogłoski szerzą się lotem błyskawicy. Mocno zróżnicowana jest również jakość tych doniesień. O ile nie jestem kompletnie wypompowany po zakończonym etapie albo nie miałem wcześniej wypadku, chętnie się zatrzymam i porozmawiam z kimś, kto faktycznie czegoś potrzebuje albo z kim łączą mnie bliższe relacje. Niestety, wielokrotnie mam poczucie, że dziennikarze stoją za metą tylko po to, żeby tam stać – nie wiem, może muszą się pokazać w tym miejscu.

Dla zespołów media to nieodzowna rzeczywistość, bo bez relacji z wyścigów nie byłoby sponsorów. Dzisiaj najważniejsze jest jednak to, żeby mieć kontrolę nad przekazem. Zespół potrzebuje uwagi opinii publicznej i mu na niej zależy, ale tylko wtedy, gdy jest to korzystne dla teamu. Ekipy różnią się, jeśli chodzi o podejście do budowania relacji z dziennikarzami. Na

przykład mniejsze zespoły włoskie, francuskie lub hiszpańskie będą aktywnie zabiegać o każdy wiersz w gazecie, bo właśnie za to płacą im sponsorzy. Nie mają szans na zwycięstwa w prestiżowych wyścigach, muszą więc być przyjazne albo znaleźć inny sposób, żeby zainteresować opinię publiczną. Zwykle utrzymują dobre relacje z dziennikarzami, chętnie ich dokądś podwiozą albo zorganizują jakiś wywiad. Z mediami znakomicie radzą sobie zespoły prowadzone przez Jonathana Vaughtersa, choć one należą akurat do tych bardziej rozpoznawalnych. Jeśli chodzi o tworzenie własnych treści, świetnie spisują się ludzie z Mitchelton-Scott – kręcą na przykład filmiki z pokładu autokaru albo pokazują chłopaków na treningu.

Jeździłem w zespołach, które uważnie pilnowały tego, co się o nich mówi, występowałem też w teamach, w których przejmowano się tym mniej. Ogólnie rzecz ujmując, wydaje mi się, że lepsze jest to drugie podejście, ponieważ gdy ekipa jest przewrażliwiona i zdecydowanie reaguje na każde, choćby najmniejsze słowa krytyki, dziennikarzy to irytuje i potem tylko czekają, kiedy popełni ona jakiś błąd i będzie można jej dołożyć. W moim obecnym zespole jesteśmy raczej otwarci na media, panuje dość dobra atmosfera. Staramy się nie ignorować reporterów, a w zamian możemy liczyć na to, że gdy w jakimś wyścigu coś nam nie wyjdzie, zostaniemy potraktowani uczciwie. Większość opiniotwórczych gazet może mieć jakiś wpływ na naszą dyscyplinę, dotyczy to zwłaszcza tej części Europy, z której kolarstwo się wywodzi. Dziennikarz nadal ma możliwość pozbawienia kogoś pracy w tej dyscyplinie.

Reporterzy dobrze się ze mną obchodzą, a ja staram się odpłacać im tym samym. Posiadam olbrzymią kolekcję książek poświęconych kolarstwu, bo gdy byłem młodszy, kupowałem wszystko, co wpadło mi w ręce. Teraz ukazuje się tyle tego typu

pozycji, że nie jestem w stanie wszystkiego przeczytać – choćby dlatego, że jestem zawodowym kolarzem z małymi dziećmi. Mimo to staram się zapoznawać z najlepszymi tytułami i nieustannie rozmawiam na ten temat z innymi zawodnikami. Plotki i wszelkie zabawne materiały publikowane w sieci to zwykła strata czasu, ale najlepsze teksty to dla mnie nieodłączny i bardzo ważny element kolarstwa. Na początku kariery, gdy tylko wyjeżdżałem za granicę na obóz treningowy albo na wyścig, zawsze byłem przeszczęśliwy, gdy w miejscowym sklepie znajdowałem gazetę sportową z mojego kraju. Zwykle w grę wchodziło wydanie sprzed jednego albo dwóch dni, ale drogę powrotną do hotelu i tak pokonywałem w skowronkach, bo wiedziałem, że poczytam felieton mojego ulubionego autora i dowiem się, co słychać w kolarstwie. Dzisiaj można godzinami czytać takie rzeczy w sieci i stracić rachubę czasu. Nie jest to już tak romantyczne jak kiedyś, ale za to wybór jest bardzo duży. Uważam, że nadal można znaleźć mnóstwo znakomitych materiałów poświęconych kolarstwu. Mamy w końcu do czynienia ze sportem, który obfituje we wspaniałe historie. Literatura to moim zdaniem jeden z ważniejszych czynników podtrzymujących popularność naszej dyscypliny. Między innymi to ona jest źródłem magii tego sportu.

Nie zmienia to faktu, że gdy podczas dnia odpoczynku w wielkim tourze ktoś dobija się do twojego pokoju hotelowego, jest to zwykłe utrapienie. Gdy ktoś z dziennikarzy zdobędzie jakoś mój numer telefonu, sytuacja zamienia się w prawdziwy koszmar. Usiłuję utrzymywać dobre relacje z ludźmi mediów, staram się im odpisywać, ale my, zawodnicy, potrzebujemy czasu dla siebie, z dala od kolarstwa. Wkurza mnie, gdy ktoś wypytuje mnie o inny zespół albo jakiegoś zawodnika, którego w zasadzie w ogóle nie znam. Denerwują mnie również pytania

o to, co robi mój zespół w poszukiwaniu „drobiazgów robiących różnicę”. A przecież coś takiego nawet nie istnieje – to dobrze brzmiąca marketingowa bzdura wymyślona przez Team Sky, którego szefostwo chce brzmieć mądrze. Głupie pytania potrafią naprawdę irytować, zwłaszcza gdy są zadawane w środku trzytygodniowego wyścigu, a ja tkwię w jakimś nędznym hotelu, jestem wyczerpany, coś mnie boli, od tygodni nie widziałem się z rodziną i nie miałem pewnie możliwości zrobić czegoś prostego i przyjemnego, na przykład usiąść z piwem na kanapie. A tu nagle ktoś pyta mnie o robiące różnicę drobiazgi. Chciałbym mu wtedy powiedzieć: „Weź się, kurwa, za robotę i daj mi święty spokój”, ale nie mogę. No bo czego niby ode mnie oczekują? Spodziewają się, że oskarżę o coś Team Sky lub kogokolwiek innego, nie dysponując niepodważalnymi dowodami? Moim szefom i moim sponsorom z pewnością by się to spodobało. A może są tak głupi, że nadal wierzą w prawdziwość mitycznych „drobiazgów robiących różnicę” i że w związku z tym ja też powinienem poszukiwać jakichś uroczych sposobów na wyprzedzenie innych? Może należałoby się cofnąć do lat 60. i znów zacząć wiercić otwory w korbach i klamkach hamulcowych, byle tylko zaoszczędzić kilka gramów? Czy to byłby wystarczający drobiazg robiący różnicę?

Obecnie jestem ciekawy także tego, co dzieje się w innych zespołach. Naprawdę uważam, że w dzisiejszych czasach zdecydowana większość peletonu robi wszystko tak, jak należy, ale zawsze znajdzie się jakiś drań, który będzie próbował obejść przepisy. Dlatego uważam, że zamiast zawracać mi głowę, kiedy usiłuję odpocząć, dziennikarze powinni zająć się pracą śledczą i popracować nad tymi, którzy wzbudzają podejrzenia. Podczas Tour de France w 2017 roku pytano mnie o Brada Wigginsa i o jego wyłączenia dla celów terapeutycznych, o to, że w Team

Sky odebrano przesyłkę z plastrami testosteronowymi – a przecież nie miałem z tym wszystkim nic wspólnego! Szukają głupca, który zacznie oficjalnie narzekać i oskarżać innych o różne rzeczy, zamiast samemu zakasać rękawy i spróbować ustalić, czy faktycznie doszło do naruszenia obowiązujących przepisów. Na tym polega praca dziennikarzy; nie chodzi w niej o to, żeby przedrukowywać informacje prasowe zespołów. Wydaje mi się, że tylko Paul Kimmage zadawał niewygodne pytania ludziom z Team Sky. Wszyscy inni po prostu kupowali wersję tej ekipy, łykali ją w całości. Bawi mnie, gdy czytam, że Kimmage jest po prostu zgorzkniały i wyżywa się na innych. Też byłbym zgorzkniały i zły, gdybym przeszedł przez to, co on. A poza tym pamiętajmy, że we wszystkich innych sprawach zawsze miał rację.

Coraz więcej zespołów dąży dzisiaj do tego, by upodobnić się do klubów piłkarskich, najchętniej całkowicie odseparowałyby się od fanów i dziennikarzy. Instalują liny dookoła autokaru, a wszystkie sprawy medialne załatwia rzecznik prasowy. Do tego starają się kontrolować wszelkie informacje na temat zawodników. Bez problemu można uzyskać dostęp do olbrzymich ilości danych, ale zespoły wolą je ukrywać. Dlaczego nie udostępniać wszystkiego w serwisie Strava albo czymś podobnym, żeby wszyscy mogli się przekonać, jak ciężko pracujemy? Wydaje mi się, że takie zespoły po prostu przeraźliwie obawiają się tego, że ktoś mógłby wypowiedzieć zdanie lub przedstawić opinię niezgodną z oficjalną linią marketingową lub brandingową teamu. Ekipy bacznie pilnują swojego publicznego wizerunku, tymczasem z moich doświadczeń wynika, że z punktu widzenia zachowania zdrowia psychicznego najlepiej jest zaakceptować sytuację i grać tak, jak przeciwnik pozwala. Nie ma ludzi, których lubią dosłownie wszyscy, choćby chodziło o najmilszego człowieka na

świecie, ani najczystszego i najbardziej uczciwego zawodnika w peletonie. Można to ignorować, można przyjmować krytykę, ale dopóki nie mówimy o jakichś skrajnych przypadkach, które grożą kontraktowi lub reputacji zawodnika, najlepiej jest w ogóle nie reagować. Pewnego razu wracaliśmy z wyścigu i wszyscy czekaliśmy na lotnisku na samolot. Lider naszego zespołu wycofał się z rywalizacji po koszmarnym wypadku przy naprawdę dużej prędkości. Wyglądał, jakby wypadł z samochodu pędzącego 80 kilometrów na godzinę. Siedzieliśmy tam, a w telewizji akurat zaczął się program sportowy. Komentatorzy dosłownie się na nas rzucili. Stwierdzili, że wszyscy jesteśmy do niczego, a nasz lider nie nadaje się do przewodzenia tak dużej ekipie. Nie było nam łatwo, no bo nie mogliśmy tego tak po prostu wyłączyć. Wiem, że gryzło go to jeszcze przez jakiś czas. To oczywiście nie była prawda, wszyscy doskonale wiedzieliśmy, że w żaden sposób nie mógł uniknąć kraksy. W wyścigach tak już czasem jest, mimo to ta opinia wciąż nas gryzła.

Kiedyś całkowicie otwarcie rozmawiałem z dziennikarzami, którzy pytali mnie o moją przeszłość, formę, wyniki. Zgłaszali się do mnie, a ja miałem poczucie, że najlepiej będzie powiedzieć im prawdę i pokazać wszystko, co będą chcieli zobaczyć. Mieli zatem wgląd w moje wyniki treningowe i dane z paszportu biologicznego, pewien koleś dał je nawet do oceny niezależnemu ekspertowi. Nie znalazł niczego podejrzanego i na tym sprawa się skończyła. Wydaje mi się, że nie napisała o tym żadna gazeta – w sumie nie było o czym. Być może inni zawodnicy by odmówili, upatrywaliby w tym naruszenia ich prywatności, wtedy jednak wielu kolarzy łapano na stosowaniu dopingu, a wielu innych oskarżano o to bez żadnych dowodów, więc kiedy przyszli do mnie, powiedziałem: „No dobra, spójrzcie sami”. Nie miałem z tym większego problemu, bo

ufałem dziennikarzom, miałem też poczucie, że skoro chcę się trzymać z daleka od tego całego bagna, to najlepiej będzie wykazać się pełną transparentnością. Uważam, że to była słuszna decyzja, zwłaszcza jeśli spojrzeć, jakiego bałaganu narobili zawodnicy, którzy się opierali lub utrudniali takie dochodzenia.

Rozmawiałem o tym ze znajomymi i doszliśmy do wniosku, że w niektórych przypadkach taka transparentność mogłaby pomóc. Załóżmy, że ktoś ma nie jechać na dany wyścig, ale w ostatniej chwili zostaje włączony do składu. Wtedy inni mogliby zerknąć w jego dane i na tej podstawie mniej więcej przewidzieć, w jakiej będzie formie. Oczywiście, taki kolarz może blefować i zamieszczać w sieci tylko wybrane przejażdżki treningowe. Nie widzę żadnego dobrego powodu, aby nie udostępniać takich danych, zwłaszcza jeśli komuś zależy, by nie plotkowano na jego temat. Może nie zamieszczałbym wszystkiego, bo pewnie czasem bym o tym zapomniał albo byłbym zajęty, ale uważam, że warto byłoby dzielić się z fanami takimi informacjami. Rozumiem, że niektórzy cenią sobie prywatność, ale gdy zaczynają krążyć plotki, najlepiej jest pokazać dane i w ten sposób położyć im kres. Nie wydaje mi się, żeby Romain Bardet nie spał po nocach, bo tak bardzo pragnie zyskać wgląd w trening górski Chrisa Froome'a między sezonami. Pliki z danymi z najbardziej prestiżowych wyścigów to co innego. Nie przeszkadza mi, że ktoś miałby do nich wgląd, bo moje podejście wyścigowe jest proste: jadę na całego tak długo, aż dyrektor sportowy nie powie mi, że mam odpuścić. Rozumiem natomiast, że wielkie gwiazdy jazdy na czas – na przykład Tony Martin albo Tom Dumoulin – mogą chcieć zachować takie dane dla siebie, bo jeśli ktoś umie je właściwie interpretować, to dowie się z nich sporo o technice i taktyce danego zawodnika.

Nie wszyscy godzą się na całkowitą przejrzystość. Uważam, że to niedobrze, ale jednocześnie jestem zdania, że dziennikarze mają obowiązek przekonywać do tego sportowców. Znam wielu porządnych chłopaków z peletonu, którzy przejechali się na współpracy z przedstawicielami mediów. Albo zacytowano ich wypowiedź wyrwaną z kontekstu, albo bezpodstawnie wymieniono ich nazwisko w związku z jakimiś pogłoskami. Takie rzeczy mogą oznaczać dla zawodnika poważne problemy i to nie tylko w zespole i w relacjach ze sponsorami, ale także w domu. Jestem przekonany, że moja żona by się wściekła, gdyby zobaczyła moje nazwisko wymieniane w kontekście skandalu dopingowego albo związanego z ustawianiem wyścigów. Nie chciałbym też, żeby moje dzieci, gdy już podrosną, znalazły w sieci jakiś bzdurny artykuł na mój temat. Z dobrymi dziennikarzami sprawa ma się inaczej, ponieważ relacje z nimi buduje się stopniowo, aby mogły opierać się na zaufaniu. Problem w tym, że wymaga to trochę wysiłku, a nie wszyscy reporterzy i sportowcy są na to gotowi.

Chciałbym podkreślić, że to nie *omerta*. *Omerta* ma na celu ukrywanie działań niezgodnych z prawem, ale czasem jakiś leniwy dziennikarz sięgnie po to chwytliwe hasełko, gdy jakiś zawodnik albo zespół nie jest aż tak otwarty, jak by sobie tego życzył. Pracowałem w ekipach, które raczej wolały odgradzać się od mediów, miałem też okazję jeździć z wybitnymi zawodowcami, którzy niechętnie wypowiadali się publicznie. Zawsze to szanowałem. Starałem się podchodzić do tego po swojemu, choć uważałem, żeby nie naruszyć przypadkiem granic jednego z kolegów albo przełożonych, ponieważ nigdy nie jest tak, że chodzi wyłącznie o mnie. Kolarstwo pozostaje sportem zespołowym i wszystko, co mówię, ma jakiś wpływ na ludzi z mojego otoczenia. To nie fair, gdy ktoś coś powie na

zebraniu zespołu albo w pokoju hotelowym, a tydzień później ta sama informacja pojawia się w gazecie. Nie musi nawet chodzić o nic szokującego ani skandalicznego, niektórym po prostu zależy na tym, by ich prywatne przemyślenia i opinie nie wypłynęły na zewnątrz, i trzeba to uszanować.

Jako młodziutki zawodnik widziałem rzeczy, które powinienem zgłosić – i dzisiaj bym tak zrobił. Wtedy jednak stawką była cała moja kariera zawodowa, moje źródło utrzymania, więc 20- czy 21-letniemu dzieciakowi jest ekstremalnie trudno podjąć taką decyzję. Uważam również, że tak młodzi sportowcy nie powinni musieć stawać przed takim wyborem. Osoba, która ujawniłaby niecne działania podejmowane w jej teamie, ponieważ wierzy w uczciwy sport, zrobiłaby na mnie olbrzymie wrażenie, nie zmienia to jednak faktu, że od kolarzy nie można oczekiwać pełnienia funkcji strażników uczciwości, bo są tego wszystkiego za blisko. Gdy byłem młody, nie miałem najmniejszej motywacji, by się tak zachować. Mam nadzieję, że dzisiaj jest już inaczej – ale wtedy? Jedynym wyjątkiem był wówczas Christophe Bassons, uroczy i uczciwy chłopak, który ośmielił się sprzeciwić kulturze stosowania dopingu i spotkał się z tego powodu z ostracyzmem w peletonie. Najlepszym dowodem na to była wyemitowana na całym świecie niesławna rozmowa z Lance'em Armstrongiem, w której Amerykanin kazał swojemu francuskiemu koledze trzymać gębę na kłódkę. Przeciwko Bassonsowi zwrócił się także jego zespół Française des Jeux, odbierając zawodnikowi część wywalczonych przez niego nagród pieniężnych. Zespoły zawsze dzielą takie kwoty między zawodników, to normalny element działania ekip kolarskich. Odsunięcie Christophe'a znaczyło po prostu: „Spierdalaj!". Dzisiaj wygląda to już na szczęście inaczej. Zwyczaje się zmieniły i sygnaliści otrzymują większe wsparcie, choć oczywiście sytuacja nadal nie

jest jasna i oczywista. Stanąłbym w obronie każdego kolarza, który wiedział o jakichś występkach zespołowego kolegi i nic nie zrobił. To po prostu niezwykle skomplikowana kwestia. Wszyscy jesteśmy zawodowymi sportowcami, którzy zobowiązali się przestrzegać określonych zasad, ale również się przyjaźnimy. Powierzamy sobie różne tajemnice, ponieważ łączą nas bliskie relacje. W pewnych sytuacjach jest absolutnie jasne, co należałoby zrobić, ale to nie oznacza, że to łatwe. Gdybyś wiedział, że twój najlepszy kumpel ma romans albo dopuszcza się oszustw podatkowych, to czy powiedziałbyś o tym jego partnerce albo doniósł na niego do skarbówki? Może tak, może nie. Może powiedziałbyś mu, że ma przestać zachowywać się jak kretyn, i trzymałbyś kciuki, żeby zaczął zachowywać się inaczej.

DOPING

Moim zdaniem kolarstwo ma olbrzymi problem terminologiczny. Wydaje mi się, że gdy ktoś słyszy o „dopingu", od razu wyobraża sobie skrajne środki, takie jak worki z krwią czy EPO w kolarstwie, sterydy w baseballu, a może nawet Ivana Drago, którego w czwartej części *Rocky'ego* szprycują w laboratorium, czym tylko się da. Rzeczywistość wygląda zupełnie inaczej. Większość sportowców – a może nawet wszyscy – zażywa coś, co można uznać za substancję zwiększającą wydolność organizmu. To jest spektrum. Gdy zaczynałem karierę zawodową, dożylne wspomaganie regeneracji organizmu było zupełnie normalne. Dzisiaj jest w kolarstwie zabronione, ale w innych dyscyplinach nadal stosuje się tę metodę.

Kolarz niedysponujący TUE nie może stosować igieł. Jeśli użyje igły i zostanie na tym przyłapany, będzie miał kłopoty. W innych dyscyplinach nikt nie robi z tego wielkiego halo. Na przykład w 2017 roku José Mourinho, ówczesny menedżer Manchesteru United, wdał się w publiczną słowną przepychankę z angielską federacją piłkarską, kiedy dowiedział się, że występujący w jego zespole Phil Jones na zgrupowaniu reprezentacji przed towarzyskim meczem z Niemcami otrzymał w udo sześć znieczuleń miejscowych. Sześć zastrzyków! Podczas meczu uraz Jonesa się odnowił, przez co zawodnik opuścił boisko, kuśtykając. W prasie rozgorzała debata, czy Jones powinien grać w tym spotkaniu, a nie czy ktoś powinien robić sześć zastrzyków zawodowemu sportowcowi. Opinia publiczna uważa, że w piłce nożnej problem dopingu nie występuje, choć wszelkie dowody wskazują na coś dokładnie

odwrotnego. Kilka lat temu doktor Jiří Dvořák, dyrektor FIFA do spraw medycznych, oficjalnie stwierdził, że według jego szacunków połowa piłkarzy w reprezentacjach narodowych przed meczem rutynowo przyjmuje środki przeciwbólowe. Niemal nikt się tym nie przejął. Gdy z końcem 2017 roku FIFA usunęła go ze stanowiska, jakoś nikt nie połączył tego z faktem, że prowadził właśnie dochodzenie w sprawie potencjalnego systematycznego stosowania substancji zwiększających wydolność organizmu w rosyjskiej piłce nożnej. Gdyby coś takiego wydarzyło się w kolarstwie albo w lekkiej atletyce, media dostałyby białej gorączki.

Gdy zaczynałem zawodową karierę, ciągle jeszcze dopuszczano stosowanie igieł. Uważam, że ich zakazanie było jedną z najważniejszych decyzji, jakie podjęto w kolarstwie w ostatnich latach. Dlaczego? Bo gdy ktoś jest młody i głupi, przejście od zastrzyku witaminowego do czegoś mocniejszego nie jest jakimś wielkim wyzwaniem. To igła i to igła, jedno i drugie podaje lekarz. Taki zawodnik większość dotychczasowego życia poświęcił na to, aby zostać zawodowym kolarzem, więc kiedy wejdzie już na najwyższy poziom, dopada go pewna krótkowzroczność i nie zastanawia się zanadto nad kwestiami pobocznymi. Ekspertem w tych sprawach jest przecież lekarz, który ma za sobą wiele lat kosztownego kształcenia i duże doświadczenie, zawodnik zaś to jeszcze zwykły dzieciak, więc robi to, co każe doktor. Moim zdaniem to jedno z najpoważniejszych nadużyć tamtych czasów. Niezwykle często dochodziło do naruszenia relacji opartych na zaufaniu – zaufaniu młodych sportowców do swoich szefów, a także zaufaniu rodziców, którzy nie zawsze przecież mogli towarzyszyć dzieciom. Rodzice oddawali młodych zawodników zespołom pod opiekę, a te zamiast się nimi opiekować, sprowadzały ich na złą drogę. Tak czy siak – wszystkie igły

wyglądają tak samo. Gdy wchodziło się do pokoju hotelowego, a kolega właśnie robił sobie zastrzyk w ramię, powinno to człowieka zaskakiwać, ale wtedy bynajmniej tak nie było. Zdarzało się, że zastawałem wannę pełną zakrwawionych ręczników, bo jakiś kolega źle trafił igłą, ale to też nikogo nie szokowało, traktowano to jako coś najnormalniejszego pod słońcem.

Nie czułem się z tym komfortowo, ale według mnie do przekroczenia granicy doszło w dniu, w którym lekarz dał mi zastrzyk regenerujący. To było naprawdę nieprzyjemne doświadczenie, ponieważ zapewnił mnie tylko, że to dla mnie dobre, a potem bez żadnej dyskusji zrobił mi zastrzyk. Siedziałem w jednym pomieszczeniu z innymi zawodnikami, a lekarz chodził od jednego do drugiego z nas z wielką fiolką, napełniał z niej strzykawki i nam je rozdawał. Żeby wszystko poszło sprawniej, zastrzyki mieliśmy robić sobie sami. Jeden z chłopaków powiedział nagle: „Wyobraźcie sobie, że widzą to nasze mamy". Wszyscy się wtedy roześmialiśmy, ale jednocześnie ta uwaga odrobinę mnie zaniepokoiła, bo wiedziałem, że to żart z drugim dnem. Potem po prostu się z tym pogodziłem, bo był to element mojej pracy i wierzyłem, że nie ma w tym nic złego. Mam świadomość, że zdaniem wielu lekarzy tego rodzaju wspomaganie regeneracji wychodzi sportowcom, którzy obciążają organizm do granic możliwości, na zdrowie, a mimo to uważam, że wprowadzenie zakazu stosowania igieł było świetnym rozwiązaniem, ponieważ w ten sposób udało się wysłać w świat jednoznaczny sygnał. Gdy prawo to w 2011 roku weszło w życie, niektórzy obawiali się, że bez tego rodzaju wspomagania lekami nie będziemy w stanie ukończyć wielkiego touru, tymczasem okazało się, że wszystko jest w porządku. Dowodzi to, do jakiego stopnia niektórzy zawodnicy dali się w to wciągnąć.

Wiem, że niektórzy moi koledzy stosowali testosteron i tego typu substancje, ale nie przyjmowali najcięższych wspomagaczy, bo te były zarezerwowane dla zawodników ze ścisłej czołówki. To oczywiście nie tak, że przychodzili do mnie przed wyścigiem i opowiadali o wszystkich środkach, które przyjmują. Dla kogoś takiego jak ja to była niemal abstrakcja. Wiedziałem oczywiście, że coś takiego się dzieje, ale niewiele więcej, bo nigdy mnie to nie interesowało. Nie należałem do sportowej elity, nie wygrywałem szczególnie często nawet jako amator, więc już samo przejście na zawodowstwo było dla mnie wielkim sukcesem. Cieszyłem się, że mogę jeździć na rowerze i ktoś mi za to płaci. Abstrahując od kwestii moralnych, doping kojarzył mi się również z dużym stresem. Gdy dzisiaj czytam o tym, co się wtedy robiło, jak ukrywano środki wspomagające w domach innych osób, przemycano je przez granice, szpiegowano innych zawodników na dopingu pod kątem najnowszych i najskuteczniejszych substancji, dochodzę do wniosku, że wszystko to wymagało mnóstwo wysiłku. Mnie wykańczał sam trening.

Może kibicowi dzisiaj trudno w to uwierzyć, ale sporo zawodników w peletonie podchodziło do tego tak samo jak ja. To oczywiście nie tak, że nie było w nas ducha rywalizacji i że nie chcieliśmy odnosić sukcesów. Po prostu wielu kolarzy miało to samo poczucie co ja – że spotkało ich wielkie szczęście i w związku z tym będą ciężko pracować, nie wychylać się i cieszyć tym życiem. Co dwa lata podpisywałem kontrakt na dwa razy większą kwotę, piąłem się w górę kolarskiej hierarchii, aż wreszcie zaczęto mnie wysyłać na największe wyścigi, takie jak Giro d'Italia czy Tour de France. Jeździłem na rowerze, czerpałem z tego radość i nie myślałem za wiele o innych. Oczywiście plotek nigdy nie brakowało. Niektórzy zawodnicy wiecznie zasłaniali żaluzje, żeby nie mogli do nich

zaglądać kontrolerzy antydopingowi, krążyły też iście szalone historie, jak ta o holenderskim zawodniku Stefanie van Dijku. W 2005 roku van Dijk zobaczył przed swoim domem w Belgii żółty autokar inspektorów i uznał, że woli odjechać niż poddać się badaniu. Lekarz oczywiście rozpoznał go z daleka, więc zawodnik został ukarany za odmowę poddania się testowi.

Przyjaźń i bliskie relacje prowadzą do powstania atmosfery przyzwolenia na doping, nie może być inaczej. Pewnie w świecie idealnym tak by to nie wyglądało, ale chciałbym tu jasno napisać, że sytuacja nigdy nie była dla nas jasna i oczywista. Kolarz poczuwa się do lojalności względem przyjaciół, nie zaś wobec UCI czy mediów. Dodatkowo w naszym odczuciu w tamtym okresie wszystko było zorganizowane w taki sposób, aby chronić najbardziej znanych zawodników i gwarantować dopływ pieniędzy, z których wszyscy korzystaliśmy. Dzisiaj z pewnością zgłosiłbym przypadek stosowania dopingu, ale żyjemy w zupełnie innym świecie. Jeśli mam być szczery, to obecnie byłoby mi łatwiej także dlatego, że jestem już starszy i znacznie mniej mogę stracić.

Mam natomiast problem z zawodnikami, którzy od tamtej pory publicznie przyznali się do stosowania dopingu i teraz o wszystko obwiniają właśnie ten proceder. Media mają niestety to do siebie, że mogą zostać wykorzystane przez ludzi usiłujących realizować swoje partykularne cele i interesy. Nie chciałbym urazić większości fanów i dziennikarzy, ale mimo to napiszę, że bardzo niewielu z nich wie, o czym mówi, gdy wypowiada się na temat substancji wspomagających wydolność organizmu. Gdy czytam utyskiwania tych ludzi w jakimś czasopiśmie albo widzę, jak atakują innych w mediach społecznościowych, czasem chciałbym móc do nich zadzwonić i powiedzieć im, że mają się odpieprzyć. Byli po prostu za słabi.

Spójrzmy na najsławniejszych zawodników na dopingu: Lance Armstrong zaczął wygrywać triatlony już w wieku 13 lat, a mistrzem świata w kolarstwie szosowym został jeszcze przed 22. urodzinami; Marco Pantani przed przejściem na zawodowstwo trzykrotnie startował w amatorskim Giro d'Italia; Thomas Dekker już jako dzieciak miał większy talent niż większość doświadczonych zawodowców. Jako amator ścigałem się z pewnym kolarzem znanym z tego, że później jeździł na dopingu (nie podam jego danych, bo za wiele powiedziałbym wówczas o sobie). W każdym razie koleś jeszcze przed przejściem na zawodowstwo wygrał 20 razy więcej wyścigów niż ja. Bez wątpienia dzięki zażywanemu później dopingowi stał się jeszcze szybszy, ale to był już drobiazg robiący różnicę. Jeśli ktoś nie umiał zbliżyć się do rywali stosujących doping, po prostu nie był wystarczająco dobry. Uważam siebie za bardzo dobrego kolarza, bo tylko tacy są w stanie kończyć wielkie toury w pierwszej dziesiątce, ale nie ma na świecie takich środków dopingujących, dzięki którym mógłbym wejść na sam szczyt. Weźmy na przykład Joe Pappa, amerykańskiego kolarza zawodowego, który po zakończeniu kariery został dziennikarzem. Znany jest nie z tego, jak jeździł, ale z tego, że pomagał Amerykańskiej Agencji Antydopingowej dopaść Floyda Landisa – a przecież Papp brał tak dużo różnego świństwa, że prawie go to zabiło. Miał w organizmie tyle EPO i substancji rozrzedzających krew, że po zupełnie normalnym upadku przy niskiej prędkości niemal pożegnał się z życiem we włoskim szpitalu.

Wielu chłopaków mówi o tym z wyrzutem. Zastanawiają się, czy nie powinni przez kilka lat brać EPO, wejść na szczyt i zakończyć karierę. Mówimy tu o zawodnikach, którzy nie byli w stanie wytrwać do końca wyścigu etapowego. Bez przesady, gdy komuś brakuje mocy w nogach, to nie ma o czym mówić.

Cofnijmy się o 20 lat, a okaże się, że wielu zawodników się przetrenowywało, bo nie wiedzieli, co robią. Nie wszyscy mamy takie same organizmy, niektórzy potrzebują więcej odpoczynku niż inni. Zdarzali się zatem niezwykle utalentowani kolarze, którzy w dobry dzień potrafili wykręcić znakomity wynik, ale nie umieli utrzymać wysokiej formy podczas wyścigu etapowego albo przez cały sezon. Weźmy na przykład takiego Grega Van Avermaeta. On może trenować codziennie, po 180 kilometrów przy średniej 36 kilometrów na godzinę, na wysokim przełożeniu. Dla niego to żaden problem, bo to wielki, silny facet. Tydzień po ukończeniu Tour de France staje na starcie Clásica de San Sebastián i znów jest gotowy na 100 procent. Wystarczyłoby ustawić niektórym zawodnikom taki sam program treningów i już po trzech tygodniach byłoby po nich. Dzisiaj znacznie lepiej rozumiemy organizm zawodnika i to pozwoliło zniwelować przepaść dzielącą kiedyś czołówkę od reszty, bo w końcu wiemy, co tak naprawdę robimy. Kiedyś to była zwykła zgadywanka i dotyczyło to również leków i dopingu. Wtedy wszystko odbywało się metodą prób i błędów. Przecież zawodnicy zażywali amfetaminę, a także „belgijski gulasz", czyli najróżniejsze mieszanki takich środków wspomagających, jak kokaina, heroina, amfetamina, kofeina i cokolwiek innego, co masażysta miał akurat pod ręką. Gino Bartali palił papierosy, bo według lekarza kolarzowi zbyt wolno biło serce. Czy erytropoetyna, testosteron i inne gówna przyjmowane przez kolarzy na dopingu faktycznie pomagają? Oczywiście, że tak, tyle że biedny Joe Papp – który zeznawał w sprawie dodatniego testu Floyda Landisa na testosteron z Tour de France w 2006 roku – brał tyle EPO, że jego liczba hematokrytowa wynosiła 58 procent. Jego krew musiała być gęsta jak zupa, mimo to nie był nawet w stanie załapać się do

składu wystawianego na wyścig, a co dopiero mówić o wygrywaniu.

Ci wszyscy dawni zawodnicy nie powinni rozpaczać nad zmarnowanymi karierami, tylko uczciwie spojrzeć w lustro i przyznać, że w grę wchodziły również inne czynniki. Najlepszym przykładem jest Phil Gaimon. Głośno wypłakuje się w mediach społecznościowych, napisał też kilka książek, wszystko z tym samym przesłaniem: „Okradziono mnie". Odkąd zakończył karierę, wylewa żółć i jest przekonany, że nie utrzymał się w zawodowym peletonie, bo wszystko zostało ustawione. W swoich tweetach, wywiadach, książkach i filmikach na YouTubie ani razu nie dopuścił jednak możliwości, że nie był wystarczająco dobry. Lubię jego książki, on sam też robi wrażenie miłego faceta, ale to jego wieczne marudzenie doprowadza mnie do szału. Obnosi się z tym swoim tatuażem „Clean", stara się bić rekordy słynnych podjazdów ustanowione przez kolarzy na dopingu i na tym buduje swój wizerunek.

W 2017 roku pozwolił sobie na tani atak na swojego byłego kolegę zespołowego, portugalskiego pomocnika André Cardoso, u którego tuż przed Tour de France stwierdzono w organizmie obecność EPO. Phil uznał się za urzędującego eksperta w sprawach dopingu i ogłosił na Twitterze, że Cardoso jest oszustem. Nabijał się też ze stonowanego oświadczenia prasowego Portugalczyka – zdaniem Gaimona dowodziło, że zawodnik „ma to w dupie". Kiedy to zobaczyłem, pomyślałem sobie, że Cardoso zaraz straci wszystko, na co pracował, a do tego wciągnie w to bagno cały swój zespół. O tym, że ma wydać oświadczenie prasowe, zadecydowali zapewne jego szefowie i agent. Prawdopodobnie mu przy tym pomagali, bo angielski to jego drugi, a może nawet i trzeci język. Tymczasem Phil Gaimon uważa, że ma prawo robić mu

wykłady semantyczne. Może i w tym oświadczeniu zabrakło emocji, ale kogo to obchodzi? Przecież nie od tego zależy, czy ktoś jest winny, czy nie. Cardoso został zdyskwalifikowany na cztery lata, ale dalej zapewnia, że jest niewinny – twierdzi, że UCI dopuściła się zaniechań w tej sprawie. W 2015 roku z kolei Gaimon bronił swojego przyjaciela Toma Danielsona, któremu też zarzucano stosowanie dopingu. Kierował się wyłącznie tym, że Danielson rozpętał wtedy burzę na Twitterze we własnej obronie. Rok później przyjął karę dyskwalifikacji na cztery lata w związku z dodatnim wynikiem testów na niedozwolone substancje. Wtedy już drugi raz przyłapano go na naruszeniu przepisów antydopingowych. Nie rozumiem, czemu niby zasługiwał na obronę. Bo umiał lepiej kłamać? Dla mnie to doskonały przykład, na czym polega problem z pisaniem o kolarstwie – za dużo opinii, za mało faktów. Jakby tego było mało, sprawy często dodatkowo się komplikują przez relacje osobiste.

Wiem, że wielu zawodników z mojego pokolenia było wkurzonych, bo mieli poczucie, że ktoś okradł ich z miejsc pracy. Są sfrustrowani, a media poświęcają dużo miejsca takim uczuciom. Chciałbym w związku z tym napisać, że w peletonie takie podejście bynajmniej nie dominuje. Często słyszę, że Christian Vande Velde dostaje około 200 tysięcy dolarów rocznie za 80 dni pracy dla stacji NBC i że na to nie zasługuje, bo oszukiwał. Nie wiem, może i jego krytycy mają rację, ale sami też nie zasługują na coś takiego dlatego, że byli czyści. Christian zdaje się sprawdzać w tej pracy, dobrze brzmi na antenie i zna się na rzeczy, a właśnie za to mu płacą. Dla niego to nowa ścieżka kariery, stacja zaś zatrudniła Christiana kolarza, a nie Christiana oszusta dopingowego. Ludziom nie podoba się, że Christian pracuje w telewizji, bo to zawodnik z epoki Armstronga. Dla nich nie liczy się, że jest w tym dobry – ich

zdaniem nie zasługuje na nic, bo w US Postal jeździł na dopingu.

Nie rozumiem również wrzawy, która podniosła się po powrocie Lance'a Armstronga do kolarstwa. Nie pojmuję oburzenia wywołanego faktem, że pojechał na Ronde van Vlaanderen. Można go kochać albo nienawidzić, ale Amerykanin nadal skupia na sobie mnóstwo uwagi, a wielu ludzi przyjdzie go zobaczyć i wysłuchać, co ma do powiedzenia. Dowodem na to niech będzie sukces jego podcastów. Podczas Tour de France 2018 połowa peletonu co wieczór przed spaniem słuchała codziennego programu Armstronga. Robił okropne rzeczy, długo okłamywał świat, lecz jeśli wziąć pod uwagę, w jakich czasach jeździł, to nie sądzę, żeby był pod tym względem wyjątkiem.

Gdy ktoś mówi, że Lance wyrządził kolarstwu mnóstwo szkód, to nie mam z tym problemu. Pamiętajmy jednak, że nie on jeden. Ludzie zachowują się tak, jakby Armstrong był jedynym kolarzem w historii, który jeździł na dopingu, oszukiwał czy kłamał. Dzisiaj okazuje się, że część największych legend tego sportu to dopingowicze, wydaje mi się zatem, że trochę nie fair jest ekskomunikować Armstronga i jednocześnie wychwalać pod niebiosa jakiegoś dawnego zawodnika, który robił to samo, tyle że przed wprowadzeniem skutecznych badań. Wydaje mi się, że można potępiać grzech, nie potępiając grzesznika. Nie nawołuję do tego, żeby wybaczać Lance'owi, nie nazywam go też świętym, ale jednocześnie wydaje mi się, że ciągłe katowanie faceta za ten sam występek nikomu w niczym nie pomoże. Gdybyśmy mieli usunąć z kolarstwa każdego, kto kiedykolwiek był jakoś umoczony w doping, większość zespołów musiałaby szukać nowego dyrektora sportowego, menedżera lub lekarza.

Armstronga kreuje się na najczarniejszy z czarnych charakterów, ponieważ to on najmocniej i najbardziej agresywnie reagował, gdy wypytywano go o te sprawy, a także dlatego, że był najlepszy w zażywaniu środków wspomagających wydolność organizmu i robił to najbardziej metodycznie. Problem w tym, że z tych wszystkich zarzutów nieregulaminowe jest tylko stosowanie dopingu. W przepisach UCI nie ma ani słowa o tym, że nie można być dupkiem i że ktoś zasługuje na szczególne potępienie, bo nie udało się go złapać tak szybko jak innych.

Armstrong do dziś utrzymuje kontakt z chłopakami z peletonu, nawet z takimi, których nie zna osobiście. Kontaktuje się z zawodnikami przez media społecznościowe, a gdy na kogoś zwróci szczególną uwagę, wysyła mu prywatną wiadomość. Znam kilku chłopaków, do których zadzwonił z jakąś radą, a oni z radością go słuchali, bo pozostaje mistrzem, jeśli chodzi o jazdę na rowerze. Prochy nie miały przecież wpływu na jego taktykę, a to oznacza, że Armstrong wie, co mówi, w kwestii rzemiosła wyścigowego. Nie spędziłem w jego towarzystwie zbyt wiele czasu, ale gdy przed laty zaliczyłem poważny upadek, obudziłem się w szpitalu, sięgnąłem po telefon i zobaczyłem, że to on jako pierwszy wysłał mi wiadomość. To jego drugie oblicze.

Takiemu Philowi Gaimonowi trzeba natomiast oddać, że do swoich możliwości podchodzi rozsądnie. Ścigał się do końca sezonu 2016, a wtedy można było bez najmniejszego problemu jeździć jak równy z równym z innymi, i to bez dopingu. Sądząc po danych na temat mocy, jakie publikuje w sieci ze swoich podjazdów, nadal mógłby być zawodowcem, bo jest mocny. Problem w tym, że trzeba tego chcieć, a gdy dostaje się 65 tysięcy dolarów rocznie, to pewnie poświęcenia z tym związane wydają się zbyt duże. Długa rozłąka z bliskimi jest trudna, tym

trudniejsza zaś pewnie dla kogoś, kto chciałby być w Kalifornii, a przez większość roku musi przesiadywać w mieszkaniu w Gironie. Panuje niesłuszne przekonanie, że skoro ktoś w czasach powszechnego stosowania dopingu pozostawał czysty, to po zakończeniu kariery z jakiegoś powodu bardziej zasługuje na pracę. Świat tak nie działa. Gdyby tak było, mało kto zasługiwałby na swoją pracę.

Wydaje mi się, że w kolarstwie wiele się już zmieniło, ale nadal potrzebne są kolejne zmiany. Jeśli chodzi o leki, zawsze trzymałem się na bezpieczną odległość od wyznaczonej granicy, dzięki czemu nie muszę obawiać się żadnych przypadkowych problemów, ale gdy ktoś staje na krawędzi, może runąć w przepaść. Jestem absolutnie przekonany, że niektóre ekipy obchodzą system i sięgają po wszystkie możliwe środki, by jak najlepiej przygotować zawodników, w tym po nadużywanie TUE oraz po substancje, które nie zostały zakazane. Piszę o „nadużywaniu", bo uważam, że tak się właśnie dzieje. Nie interesuje mnie, że to tylko paracetamol albo że ktoś znalazł sprytny sposób na wykorzystanie go do poprawy wydolności organizmu – to niewłaściwe zastosowanie tej substancji. Może nie jest to sprzeczne z literą przepisów, ale na pewno z ich duchem.

Uważam, że TUE należałoby poddać bardziej szczegółowej kontroli, a UCI i WADA powinny surowo i przykładnie karać każdego, kto nagina ten system. Gdy ktoś przekroczy granicę, świadomie lub przypadkowo, powinien ponieść konsekwencje. Nie mówię, że od razu musi to być dwuletnia dyskwalifikacja. Byłoby to dość surowe potraktowanie zawodnika, zwłaszcza gdy chodzi o takie problemy jak astma i leki na nią, w przypadku których nikt nie umie jednoznacznie powiedzieć, czy zwiększają wydolność organizmu. Mimo to takie sytuacje nie mogą nikomu uchodzić na sucho, bo wysyła to niewłaściwy

przekaz wszystkim innym. Nawet jeśli zawodnik raz za razem wciskał pompkę inhalatora, ponieważ spanikował i znajdował się pod olbrzymią presją, to obiektywnie rzecz biorąc, przekroczył dopuszczalny limit, a to niezgodne z przepisami. Kara finansowa lub kara dyskwalifikacji za chwilowe głupie zachowanie pod wpływem emocji? Owszem, brzmi surowo, ale to element naszej pracy. Zawodowy sportowiec nie tylko trenuje i rywalizuje, ale zna też przepisy i ich przestrzega. Jeżeli poczuję się źle, pójdę do apteki, kupię przypadkowe leki, a potem wezmę je wszystkie w nadziei, że niedługo poczuję się lepiej – a wydaje mi się, że tak właśnie robią wszyscy, którzy nie są kolarzami – i później okaże się, że w tych lekach było coś niedozwolonego, co wyjdzie w testach antydopingowych, będzie to moja wina. Nie złamię przepisów, bo chciałem zyskać przewagę nad rywalami, ale złamię przepisy z lenistwa. Muszę mieć zawsze stuprocentową pewność w kwestii środków, które sobie aplikuję. To po prostu wymóg związany z tą ścieżką kariery, dokładnie taki sam jak trening i ścisła dieta. Niewiedza niczego nie usprawiedliwia. Policjantowi, który złapie mnie na dwukrotnym przekroczeniu prędkości, też nie mogę powiedzieć, że nie wiedziałem o ograniczeniu.

Same kary to nie wszystko. Uważam, że organizatorzy wyścigów i członkowie UCI powinni zdecydowanie jaśniej określić, jak wygląda procedura w takich przypadkach. Jedni kolarze mogą dalej startować, choć w ich sprawie toczy się postępowanie, a inni nie, jedne zespoły wycofują takiego zawodnika z wyścigów, inne nie.

Moim zdaniem byłoby najlepiej, gdyby nikt niczego nie ogłaszał, dopóki nie zostanie zbadana próbka B, ale niestety rzadko tak to wygląda. Wróćmy do sprawy Cardoso. Został zawieszony bezzwłocznie, gdy tylko w czerwcu 2017 roku stwierdzono u niego pozytywny wynik analityczny. Decyzja

zapadła jeszcze przed zbadaniem próbki B, i to na kilka dni przed rozpoczęciem Tour de France. Ekipa Trek-Segafredo też od razu go zawiesiła i tym samym de facto zakończyła jego karierę. Oficjalnie WADA stoi na stanowisku, że obowiązuje zasada domniemania niewinności aż do momentu, w którym odpowiednia agencja antydopingowa stwierdzi naruszenie przepisów antydopingowych. Cardoso ciągle utrzymuje, że nie zrobił nic złego, zwłaszcza że po badaniu próbki B werdykt brzmiał następująco: „Obecność rekombinowanego EPO jest wątpliwa, ale wynik nie jest jednoznaczny" (to cytat z raportu opublikowanego przez UCI). Cardoso został zdyskwalifikowany na cztery lata, choć zgodnie z wytycznymi WADA ujemny wynik badania próbki B powinien przeważać nad wynikiem próbki A. UCI mogła podjąć taką decyzję, ponieważ wynik badania próbki B został zaklasyfikowany jako „atypowy", więc przedstawiciele UCI mieli pełną swobodę jego interpretacji. Tak naprawdę jednak wszystko to nie ma znaczenia, bo gdy już się okazało, że Cardoso nie pojedzie w tamtej edycji Tour de France, a jego kontrakt został rozwiązany, zważywszy na wiek kolarza, oznaczało to dla niego koniec kariery.

Rozumiem obie strony tego sporu, ale nie zmienia to faktu, że należy opracować jakąś procedurę i się jej trzymać. Jeżeli obowiązuje zasada domniemania niewinności kolarza, to nie należy informować o sprawie do czasu przebadania próbki B, a sam zawodnik powinien mieć prawo startów, dopóki nie udowodni mu się stosowania dopingu albo zostanie oczyszczony z zarzutów. Jeżeli w interesie kolarstwa leży aktywne podejście do wykrywania potencjalnych oszustw, to każdy kolarz po problematycznym wyniku próbki A powinien zostać bezzwłocznie zawieszony, a następnie sprawę należy jak najszybciej wyjaśnić.

Problem ten nie dotyczy wyłącznie zawodników i zespołów. Może on zszargać reputację wyścigu i zamienić historyczną imprezę sportową w pozbawioną sensu farsę. Przykładem niech będzie rok 2011, w którym prowadzono postępowanie w sprawie obecności klenbuterolu w próbce Alberto Contadora. Contador otrzymał zgodę na start w Giro d'Italia i wygrał ten tour, a zaraz potem oficjalnie odebrano mu tytuł. Tak oto zrobiono pośmiewisko ze znakomitej imprezy, a całe kolarstwo wypadło po prostu absurdalnie.

Obecne przepisy UCI pozwalają wykluczyć z wyścigu zawodników znajdujących się w podobnej sytuacji, ale można je różnie interpretować. Przepis 2.2.010 bis głosi: „Organizator może odmówić zgody na udział w wydarzeniu – albo wykluczyć z niego – zespół lub jednego z jego członków, jeżeli jego obecność stanowi zagrożenie dla wizerunku bądź reputacji organizatora lub samego wydarzenia". Wydaje mi się, że istotą sprawy jest tu słowo „może". Przepis zostawia decyzję organizatorowi wyścigu, a przecież ten – co zrozumiałe – chce, by w jego imprezie startowały największe gwiazdy, i nie weźmie na siebie odpowiedzialności za ich wykluczenie.

Uważam również, że ważna jest przejrzystość, ponieważ presja opinii publicznej bywa skuteczna. Jeżeli jakiś zespół zdobywa jedno TUE za drugim, wszyscy powinni o tym wiedzieć. Sam znam jeden czy dwa teamy, które moim zdaniem powinny wyjaśnić reszcie peletonu, że kolejne TUE uzyskiwane przez ich zawodników przed największymi wyścigami nie mają żadnego wpływu na ich wyniki. Pod pewnymi względami dzisiaj jest gorzej niż w epoce największego dopingu, bo wtedy przynajmniej wszyscy wiedzieli, co jest grane. Obecnie gdy jakiś zawodnik przyjmuje zakazany środek o oczywistych własnościach zwiększających wydolność organizmu – coś takiego, na co mój zespół nigdy by się nie zgodził, nawet

gdybyśmy dostali TUE – wszystko jest w porządku, bo substancję przepisał zawodnikowi lekarz.

Cóż, trudno jest się z tym pogodzić. Całymi latami starałem się być jak najchudszy, ale znacznie łatwiej zrzuca się wagę, używając kortyzonu. Głodziłem się, a potem stawałem na starcie obok kogoś, kto był ode mnie lżejszy, bo właśnie dostał w tyłek zastrzyk z triamcynolonu. To kortykosteryd stosowany w leczeniu alergii i chorób skóry, ale powoduje on również spadek masy ciała, a więc poprawia stosunek mocy do wagi. Niewłaściwe stosowanie leków w celu redukcji masy ciała niczym nie różni się od przyjmowania leków zwiększających siłę lub dodających energii, bo ma podobny wpływ na uzyskiwane wyniki. Opinia publiczna może zakładać, że doping polegający na budowie tkanki mięśniowej za pomocą sterydów to poważniejsza rzecz niż przyjmowanie środków redukujących masę ciała, ale w kontekście sportu zawodowego to jest to samo. Ktoś, kto myśli o wygrywaniu wyścigów etapowych, zdecydowanie powinien zejść do pięciu procent tkanki tłuszczowej. Gdy ktoś osiągnie ten poziom i zastosuje doping, to ewidentnie pojawi się poprawa uzyskiwanych wyników, ale bez zrzucenia nadmiarowych kilogramów tak czy owak nic nie wygra. Jeden kilogram może oznaczać różnicę między ucieczką a zostaniem w tyle. Można brać dowolne ilości EPO, ale jeśli waży się 85 kilogramów, to w górach nie ma się szans.

Żeby ważyć tyle co konkurenci, musiałem się głodzić. Nie chciałem wyglądać przy nich jak gruby frajer, więc robiłem wszystko, co mogłem, a to oznaczało niemal permanentny post. Skąd wiadomo, że jest się zbyt chudym? Niska waga w końcu zaczyna się odbijać na fizjologii. W trakcie kilku wielkich tourów nie byłem w stanie osiągnąć erekcji. Przez dwa ostatnie tygodnie wyścigów po prostu mi nie stawał. Dla młodego faceta to czysta abstrakcja, ale tak to właśnie wyglądało. Miałem tak

niski poziom testosteronu, że nie miało najmniejszego znaczenia, na co akurat patrzyłem. Seks mnie nie obchodził, nie miałem na niego energii. Zresztą poziom testosteronu było widać w moim paszporcie biologicznym. W okresie okołowyścigowym większość ekip nie zezwalała na stosowanie leków istotnie wspomagających spadek masy ciała, ale niektóre teamy to robiły. Wszystko zależy od tego, po której stronie barykady etycznej się ustawisz. Nie rozumiem, dlaczego dyscyplina sportu z tak mroczną przeszłością dopingową pozwala sobie na istnienie tak wielkiej szarej strefy.

To samo dotyczy inhalatorów i leków na astmę. Dzisiaj w mediach społecznościowych wszyscy są ekspertami od astmy i sposobów jej leczenia, ale sprzecznych opinii na ten temat jest tak wiele, że po prostu nie wiem, komu wierzyć. To o tyle dziwne, że – podobnie jak wielu innych kolarzy – sam korzystam z inhalatora. Dziesiątki zawodników tworzących zawodowy peleton mają inhalatory, regularnie z nich korzystają i nigdy nie mieli z tego powodu problemów. W trakcie kariery przechodziłem kontrole antydopingowe niezliczoną ilość razy i ani razu nic się nie stało. Po prostu wychodziłem z założenia, że dopuszczalny limit ustalono na tak wysokim poziomie, że dopóki ktoś nie ma niecnych zamiarów, nie jest w stanie go przekroczyć. Przed rozpoczęciem etapu zaciągam się ze dwa razy, a potem wrzucam inhalator do torby ze sprzętem na deszcz i o nim zapominam. Nigdy się nad tym nawet nie zastanawiałem, przynajmniej aż do 2018 roku, gdy nagle stwierdziłem, że większość dziennikarzy zajmujących się kolarstwem bardziej interesuje się lekami na astmę niż samymi wyścigami. Zacząłem zgłębiać temat i od razu trafiłem na coś, co nazywa się „bronchospazm paradoksalny". To skutek uboczny stosowania leków na astmę, polegający na ograniczeniu przepływu powietrza. Duże dawki i intensywne

stosowanie leków na astmę zwiększają ryzyko występowania efektów ubocznych, więc nie sądzę, by jakikolwiek lekarz zespołowy zalecał taką terapię. Nawet jeśli podejść do tego cynicznie i stwierdzić, że zespołu nie interesuje zdrowie zawodnika, ograniczenie przepływu powietrza jest skutkiem dokładnie odwrotnym do zamierzonego. Mimo wszystko uważam, że przepisy i potencjalne konsekwencje ich łamania powinny być jaśniejsze. Jeżeli jest limit, należy go przestrzegać. Każdy, kto go przekroczy, powinien zostać zdyskwalifikowany bez względu na to, jakie przyświecały mu zamiary. Tylko w ten sposób można chronić resztę z nas.

UCI

W UCI i wokół niej jest tyle polityki i tyle przelewania z pustego w próżne, że już dawno przestałem interesować się tą organizacją. Pat McQuaid miał wyprowadzić ją na prostą po Heinie Verbruggenie, Brian Cookson ogłaszał nowe otwarcie po McQuaidzie, a teraz David Lappartient obwinia o wszystko poprzedników i obiecuje, że za jego kadencji wreszcie dojdzie do prawdziwych zmian. Jakoś szczególnie na to nie liczę. W ojczystym języku Lappartienta powiada się: *plus ça change, plus c'est la même chose*. Im bardziej coś się zmienia, tym bardziej zostaje takie samo.

Kolarstwo to całe moje życie, a mimo to nawet ja czasami gubię się w tym, co się w nim dzieje. Wszystko miało się zmienić wraz z utworzeniem cyklu WorldTour, tymczasem wydaje mi się, że sytuacja jest mniej więcej taka sama jak wcześniej. Kilka największych teamów rzeczywiście umocniło swoje pozycje, ale przeciętne zespoły, zawodnicy i organizatorzy większości wyścigów znajdują się w równie trudnym położeniu jak dotychczas. Pewnie niektóre rzeczy trochę się poprawiły, ale naszej dyscyplinie daleko jeszcze do jakiejkolwiek stabilności czy stanu równowagi. Rzadko dochodzi nawet do tych zmian, których wprowadzenie powinno być względnie łatwe. O zmniejszeniu liczby uczestników wyścigu mówi się, odkąd przeszedłem na zawodowstwo, ale dopiero teraz zaczęło się coś w tej sprawie dziać. Na tych ludziach w ogóle nie można polegać.

Gdy jedziemy na wyścig, o UCI w ogóle się nie rozmawia. Nie wiem nawet, czym rzekomo Lappartient różni się od Cooksona, bo nie zadałem sobie trudu przeczytania jego programu. Żaden

z działaczy tej organizacji do mnie nie przemawia, ponieważ ludzie ci nie sprawiają wrażenia poważnie zainteresowanych rozwiązaniem najpoważniejszych problemów nękających kolarstwo.

Od strony finansowej nasz sport to istny dramat. Zespoły i zawodnicy nie mogą mówić o żadnym poczuciu bezpieczeństwa, organizatorzy wyścigów znajdują się w niewiele lepszej sytuacji. Wszyscy ludzie zaangażowani w kolarstwo wybrali tę ścieżkę kariery z miłości do tego sportu. Gdyby tak nie było, robiliby coś innego, ponieważ naprawdę istnieją łatwiejsze sposoby zarabiania na życie. Pasja zawsze będzie motorem napędowym tej dyscypliny, można powiedzieć, że stanowi dla niego koło ratunkowe – nawet gdy sytuacja stanie się jak najgorsza, znajdą się jacyś wariaci chcący się ścigać, zawsze pojawi się też ktoś na tyle szalony, by zainwestować pieniądze w wyścig. Jeżeli jednak mówimy o poważnej dyscyplinie sportu w nowoczesnych czasach, to trzeba w nią włożyć mnóstwo pracy i wysiłku, aby przyciągnąć większe inwestycje i stworzyć jej dodatkowe szanse.

Jeśli chodzi o wynagrodzenie, moim zdaniem bieżące minimum w cyklu WorldTour to optymalny poziom. Dla przypomnienia: świeżo upieczony zawodowiec zarabia co najmniej 25 806 euro rocznie na poziomie Pro Continental i co najmniej 30 839 euro na poziomie WorldTour. Wydaje mi się, że w tej kwestii zmiany nie są szczególnie potrzebne. Nie są to jakieś niebotyczne zarobki, ale dla młodego chłopaka wystarczające na początek kariery. Uważam, że nie potrzebujemy w kolarstwie nastoletnich milionerów, jak to się dzieje choćby w piłce nożnej. Zupełnie inaczej wygląda to u kobiet. Większość z nich musi mieć normalną codzienną pracę, by się utrzymać, a to całkowicie nieuzasadnione. Pisałem już wcześniej, że kolarstwo to sport zawodowy, więc płaci nam

się tyle, ile rynek uzna za słuszne, ale UCI mogłoby robić więcej na rzecz promowania kolarstwa kobiet, co ułatwiłoby pozyskiwanie sponsorów i podnoszenie wynagrodzeń. To jednak kolejny przykład rzeczy, o których ludzie z UCI opowiadają, ale nic z nimi nie robią – gdy w 2013 roku Cookson kandydował na fotel prezydenta tej organizacji, obiecywał wprowadzenie minimalnych wynagrodzeń dla kobiet.

UCI powinno dbać o jak najlepszą promocję wyścigów, a to oznacza modernizowanie niektórych aspektów dyscypliny i ograniczanie innych. Nie zawsze jestem największym fanem Alberto Contadora, ale w jednej sprawie się zgadzamy: dużo rozmawialiśmy o zakazie stosowania mierników mocy w trakcie wyścigu, a zwłaszcza w jeździe na czas. Mierniki mocy za bardzo ułatwiają zadanie najmocniejszym zawodnikom, bo po prostu eliminują pierwiastek ludzki. Zawodnik zna swoje limity i musi jedynie uważnie wpatrywać się w malutki ekran. Dzięki miernikom mocy wszyscy zostali fachowcami od jazdy na czas, bo dzisiaj nie trzeba już umieć rozkładać sił. Wcześniej jeździło się na czuja i wcale nie było łatwo to opanować. Mierniki mocy powodują, że naturalnie utalentowani w tym zakresie zawodnicy tracą atut, niekorzystnie odbija się to również na specjalistach od jazdy w górach, którzy znają swoje granice i wiedzą, kiedy mogą przycisnąć. Gdy ktoś inny stara się za nimi nadążyć i w związku z tym przekroczy własny limit choćby o kilka procent, skutki mogą być katastrofalne. Zawodnik spuchnie na trasie etapu i tyle. Właśnie takie sytuacje powodowały, że wyścigi były tak ekscytujące, ale dzisiaj już prawie się nie widuje, żeby któryś z najlepszych zawodników po prostu pękł. Zdarza się, że ktoś straci kilka sekund na ostatnich kilometrach podjazdu, ale obecnie nie ma już dużej części dawnej dramaturgii.

Oczywiście nie sugeruję, żebyśmy cofali się do średniowiecza. Mierniki mocy to fantastyczne narzędzie treningowe, ale na tym ich zastosowanie powinno się kończyć. W innych dyscyplinach, na przykład w Formule 1 czy w Moto GP, nieustannie analizuje się rozwiązania technologiczne pod kątem tego, co dopuścić, a czego zakazać. Tam po prostu rozumieją, że jeśli wyścigi mają być ekscytujące, potrzebny jest zawodny pierwiastek ludzki. Chciałbym się na przykład przekonać, na ile dobrym kolarzem jest tak naprawdę Chris Froome. Jeśli chodzi o czyste możliwości fizyczne, być może jest najlepszy z całego pokolenia zawodników, ale nie wiem, czy postawiłbym na niego, gdyby zabrać mu miernik mocy i radiową komunikację z zespołem. Dodatkowy sprzęt ułatwia też zadanie o tyle, że po jakiejś awarii albo okresie słabszej jazdy można wszystko przeliczyć na nowo i na podstawie uzyskiwanej mocy dojechać optymalnym tempem do mety.

Weźmy na przykład rekord w jeździe przez jedną godzinę. Teoretycznie to tylko jeden facet jeżdżący w kółko, ale fascynujące jest to, że ściga się z czasem. Pamiętam, że kiedy byłem mały, zabroniono stosowania sygnalizacji świetlnej służącej do regulowania tempa zawodnika na welodromie. Miernik mocy działa w zasadzie podobnie. Można zrobić testy, potem ktoś wyznaczy zawodnikowi odpowiedni poziom, który kolarz powinien utrzymać, a potem ten od startu do mety jedzie tak, jak pokazuje mu komputer. Każdy wydatkuje moc w inny sposób, ale gdy dzisiaj ktoś zaatakuje mnie na podjeździe, na podstawie własnych odczytów mogę mniej więcej oszacować, jak długo rywal będzie w stanie jechać w takim tempie. Gdybym nie miał miernika mocy, musiałbym to zmierzyć na oko. Wyścigi stałyby się mniej przewidywalne, a większe szanse mieliby kolarze lubiący ryzykować. Podejrzewam, że dla niektórych byłoby też bezpieczniej, bo znam takich, co przez

większość trasy wgapiają się w ekranik, zamiast patrzeć na drogę.

Oprócz wzmacniania atrakcyjności wyścigów działacze z UCI powinni zająć się również poprawą bezpieczeństwa. Weźmy na przykład masę ramy, której dolna granica jest ograniczona wymogami UCI, ale co z innym sprzętem? Pamiętam z ostatniego roku czy dwóch przypadki wybuchających kół. Nie jestem pewien, czy włodarze naszego sportu robią wszystko, co w ich mocy, by zagwarantować, że wszyscy ścigamy się na bezpiecznym sprzęcie. Mój team ma dobrych sponsorów i jestem przekonany, że wszystko, co dostajemy, jest niemal kuloodporne. Tylko co z tego, jeśli jeden z chłopaków przede mną będzie jechał na karbonowych kołach słabej jakości i na skutek połamania któregoś z nich wyłoży mi się tuż pod nosem.

Decyzja o zmniejszeniu wielkości zespołów powinna mieć spory wpływ na peleton, i to nie tylko na styl jazdy. Do 2017 roku ekipy mogły wystawiać po dziewięciu zawodników na wielkie toury i po siedmiu na inne imprezy. Obecnie na Giro d'Italia, Tour de France i Vueltę zespoły wysyłają tylko po ośmiu ludzi. Z mojego punktu widzenia będzie trudniej, ponieważ walka o miejsce w składzie stanie się trudniejsza. Rozumiem, że ta decyzja może uatrakcyjnić wyścigi dla dziennikarzy, fanów i innych osób postronnych, ale dla samych zawodników jest do niczego. Mniejszy zespół to większa rywalizacja o mniejszą liczbę miejsc. Obecnie nawet największe zespoły redukują składy, bo nie potrzebują już tylu zawodników na ogarnięcie całego sezonu WorldTour.

Prawdopodobnie poza samym peletonem nikt nie zwróci na to uwagi, a temat zwalniania zawodników nie trafi na pierwsze strony gazet, no bo problem dotyczy chłopaków z zespołowych dołów. Fanów za bardzo to nie interesuje, więc media nie będą się nad tym rozwodzić, ale z pewnością sytuacja nie stanie się

łatwiejsza dla ciężko pracującego zawodowca, który nagle został wylany. Weźmy na przykład ekipę Movistar, która w sezonie 2017 miała 27 kolarzy, a w sezonie 2018 już tylko 25. W BMC liczba zakontraktowanych zawodników zmalała z 29 do 24 osób. Jeśli wziąć po trzech, czterech kolarzy z każdego z 18 zespołów jeżdżących w cyklu WorldTour, to wyjdzie nam sporo chłopaków bez pracy. Większość z nich bez większych problemów znajdzie sobie miejsca w zespołach Pro Continental, ale ktoś tam będzie musiał im zrobić miejsce. Jakkolwiek na to spojrzeć, zmiana ta oznacza mniej zawodowych kolarzy. Nie wiem, może to dobrze, choć wydaje mi się, że nikt się nad tym wcześniej należycie nie zastanowił. Być może byłoby to łatwiej przełknąć, gdyby zawodnicy mieli więcej możliwości występów w innych wyścigach. Rozumiem jednak powody, dla których podjęto tę decyzję, i mam nadzieję, że wyścigi będą dzięki temu bardziej ekscytujące.

Jestem ciekaw, jak ułożą się wielkie toury w najbliższych sezonach, bo wydaje mi się, że większość zespołów nie jest wystarczająco mocna, żeby obstawić więcej niż dwa fronty. Będą musiały decydować, czy walczą o triumf w klasyfikacji generalnej, czy raczej wesprą swojego sprintera albo wystawią kogoś do walki o wygrane etapy w górach. Nie wyobrażam sobie, jak skomponować teraz skład chroniący lidera walczącego w generalce, a jednocześnie zbudować dobry pociąg rozprowadzający dla sprintera. Team Sky próbował tego w 2012 roku z Bradem Wigginsem i Markiem Cavendishem, ale było to bardzo trudne i ostatecznie ucierpiał na tym Cav. Nie sądzę, by taki numer udał się jakiejkolwiek ekipie z tylko ośmioma zawodnikami.

Z punktu widzenia sponsorów również jest to dość istotna zmiana. Mniej zawodników oznacza, że inwestycja w zespół będzie mniej kosztowna. Jeżeli spowoduje to, że finansowanie

zespołów kolarskich stanie się bardziej atrakcyjne, a przez to ekipy znajdą się w stabilniejszej sytuacji finansowej, to uważam, że warto. Optymista spojrzałby na tę zmianę i powiedział, że zespoły znajdą się w lepszej kondycji finansowej, wyścigi będą bardziej atrakcyjne, a to przełoży się na dalsze zwiększenie środków płynących do tej dyscypliny. Pesymista powie zapewne, że w latach 80. teamy wystawiały na Tour i Giro po dziesięciu zawodników i zmniejszenie tej liczby do dziewięciu w żaden wymierny sposób nie wpłynęło na stabilizację kolarstwa, na bezpieczeństwo czy popularność tej dyscypliny. Tymczasem Lappartient już opowiada o dalszym ograniczaniu liczebności zespołów, więc niewykluczone, że w przyszłości dojdzie do kolejnych zwolnień. Moim zdaniem mniejszy peleton przełoży się na bardziej atrakcyjne ściganie, teoretycznie powinniśmy mieć też mniej wypadków. Nie sądzę natomiast, aby zmniejszanie liczebności zespołów pozwoliło rozwiązać wszystkie problemy, z jakimi zmaga się kolarstwo.

MAŁŻEŃSTWO Z ZAWODOWYM KOLARZEM

Bez wsparcia ze strony najbliższych nie ma mowy, by zawodnik mógł liczyć na długą karierę w kolarstwie. Dlatego już na początku prac nad tą książką postanowiłem, że moja żona też powinna móc się na ten temat wypowiedzieć. Poniżej własnymi słowami przedstawia swój punkt widzenia.

Gdy wybieraliśmy dom, szukaliśmy równowagi. On trenuje, więc musimy mieszkać w pobliżu dobrych dróg i terenu odpowiedniego dla uprawiania kolarstwa. Ogólnie jednak tak często obecnie wyjeżdżają na wszystkie te obozy treningowe, że nie musieliśmy iść na wielkie wyrzeczenia, w końcu nasze życie to nie tylko sport. Najważniejsze jest to, żeby jeździł odpowiednio dużo, nie musi codziennie wjeżdżać na szczyty wysokich gór. Rozumiem, dlaczego kolarze chcą mieszkać w takich miejscach jak szwajcarskie Lugano czy Monte Carlo, ale to nie dla nas. Zależało mi na miejscu, w którym będzie dobrze dzieciom i mnie, gdzie mogłabym mieć przyjaciół i własne życie, bo jego przecież tak często nie ma.

Im jesteśmy starsi, tym bardziej zmieniają się nam priorytety. Nie chcieliśmy przeprowadzać się zbyt daleko od naszych rodzin. Gdy mieszkaliśmy za granicą, nasi bliscy przyjeżdżali do nas w odwiedziny, ale tylko na weekendy i zawsze była to skomplikowana operacja. Fajnie jest móc widywać się z nimi częściej i po nich zadzwonić, gdy potrzebuję pomocy.

Jak w każdym związku, obie strony mają swój punkt widzenia i to, co dla jednego jest dobre, nie musi być takie dla

tego drugiego. W innych miejscach, gdzie mieszkaliśmy, spotykałam ludzi, którzy w moim odczuciu byli zdystansowani lub mało przyjaźni, za to on uważał, że są świetni. Musiałam mu przypominać, że uśmiechają się do niego i chętnie z nim rozmawiają tylko dlatego, że jest sławny. Mnie traktowali całkiem inaczej. Pamiętam, jak poszłam z nim raz na zakupy i opowiadał, jacy wszyscy są towarzyscy, oferują mu wodę, kawę czy cokolwiek, a ja musiałam mu przypomnieć: „Hej! Jesteś zawodowym sportowcem, to dlatego tak chętnie z tobą gadają". Mnie nikt niczego nie proponował! Roześmiał się wtedy i przyznał, że owszem, być może właśnie o to chodzi. Gdy ktoś jest sławny, zawsze ma nieco zaburzone postrzeganie świata. Staje się normą, że można iść do restauracji bez rezerwacji, a i tak dostanie się najlepszy stolik, można iść do marketu, a tam ktoś powita cię po imieniu i zaprosi na początek kolejki.

W pierwszym miejscu, w którym zamieszkaliśmy, spędziliśmy dwa lata, ale niemal nikogo tam nie poznaliśmy. Zaprzyjaźniliśmy się oczywiście z kilkoma osobami, no i mieszkało tam też kilku innych kolarzy, więc nie było znowu tak źle, ale nie znaliśmy nikogo z mieszkańców naszej ulicy, nikt się z nami nawet nie witał. Czasami zastanawiałam się dla żartu: „Może powiedzieliśmy coś nie tak?". Czasami nie ma go w domu tygodniami i mieszkam sama przez cały czas, dlatego tak ważne było, aby zrównoważyć jego potrzeby zawodowe i nasze potrzeby rodzinne. Muszę też myśleć o własnej karierze, nie interesuje mnie przesiadywanie całymi dniami w kawiarniach albo na plaży.

Gdy byliśmy młodsi, częściej myśleliśmy o podróżowaniu i poznawaniu nowych miejsc, ale gdy żyje się w ten sposób przez jakiś czas, to wszystko w końcu traci urok. Trudniej jest – fizycznie i mentalnie – nieustannie przebywać z dala od

wszystkich, których się zna. Nie mówię tu tylko o sobie, myślę, że leży to również w jego interesie. Kiedy obecnie wyjeżdża, tęskni za domem bardziej niż kiedyś. Wiem, jak bardzo lubi spędzać czas ze mną i z dziećmi, a także z wszystkimi naszymi znajomymi. Chce być tu z nami, bawić się z dzieciakami albo coś im czytać. Miło jest w ten sposób wrócić do rzeczywistości, bo zawodowe kolarstwo to trochę zamknięta bańka.

Gdy założyliśmy rodzinę, spojrzeliśmy na świat trochę inaczej. On dokładnie tak samo jak wcześniej w pełni angażuje się w trening i w wyścigi, ale wydaje mi się, że nie ryzykuje już tak bardzo jak dziesięć lat temu. Przynajmniej mam taką nadzieję. Wyścigi kolarskie zawsze będą niebezpieczne, ale nie trzeba ryzykować do szaleństwa. Naprawdę nie warto dla kilku sekund stawiać życia na szali. Kiedyś bardzo ważne było dla niego to, by zawsze być z przodu. Starał się jechać tam nawet wtedy, gdy nie musiał, bo nie chciał, by coś go ominęło. Dzisiaj prowadzi się zdecydowanie rozsądniej, co jest w sumie dość zabawne, bo dzięki tej dojrzałości ma więcej energii i kontynuuje karierę w wieku, w którym większość zawodników nie ściga się już zawodowo. Kiedyś był wiecznie wykończony. Wracał z wyścigu zupełnie zajechany, nie miał na nic siły, na kilka dni łapał głęboki dół. Teraz wraca z wielkiego touru i z miejsca chce gdzieś zabrać dzieci albo wszyscy idziemy na fajny lunch. Jest super. Wreszcie do domu wraca mój mąż, a nie jakiś maniak, którego interesują wyłącznie kondycja i forma na wyścig.

Oczywiście to wszystko jest możliwe tylko dlatego, że jest jednym ze starszych zawodników w zespole i zatrudnili go tam nie tylko z uwagi na jego nogi, ale też ze względu na wiedzę i doświadczenie. Pięć czy sześć lat temu, gdy należał do ścisłej czołówki, wyglądało to zupełnie inaczej. Wtedy wiele od niego oczekiwano, presja była olbrzymia. Cieszę się, że miał okazję

pełnić różne funkcje w peletonie i uważam, że jego dzisiejsza sytuacja jest optymalna z punktu widzenia przejścia do kolejnego etapu życia. Nie można tego zrobić bez przygotowania, byłoby to zbyt trudne.

Im bliżej wielkiego touru, tym bardziej robi się nerwowy. Jest pobudzony, widać, jak wychodzi z niego naturalna skłonność do rywalizacji. Będzie chciał wygrać każdy spór, choćby nie dotyczył on kolarstwa i nawet gdy chodzi o zupełną błahostkę. Od razu przedstawia swoje zdanie, które jest oczywiście jedynym właściwym punktem widzenia. Mnie pozostaje tylko niedowierzanie: „Poważnie?". Cóż, to wszystko jest logiczne. Musi być bojowo nastawiony, bez tego nie miałby czego szukać w peletonie. Często z tego żartujemy. Mówię mu: „Chyba jesteś w znakomitej formie, bo znowu wychodzi z ciebie dupek". Oboje się z tego śmiejemy.

Coraz trudniej mu o sen, im więcej trenuje, tym bardziej robi się wrażliwy na dźwięki i światło. Doskonale go rozumiem i zawsze staram się to akceptować, ale czasami dzieciakom trudno jest pojąć, dlaczego ktoś doświadcza tak gwałtownych huśtawek nastroju. To oczywiście nie tak, że on chce się tak zachowywać, ale stres związany z treningiem i presja pojawiająca się wraz ze zbliżającym się wyścigiem powodują nieuniknione zmiany w usposobieniu. Widać to nawet w jego rozmowach z obcymi ludźmi. Przestają go interesować inne osoby, siedzi zamknięty we własnym świecie, nie nawiązuje kontaktu wzrokowego, tylko wpatruje się w ziemię, pociera twarz albo robi coś podobnego. Czasami z rozbawieniem myślę o tym, jakie pierwsze wrażenie robi na ludziach, którzy poznają go na tydzień przed Giro lub Tourem, bo zwykle jest przecież normalnym, przyjaznym facetem.

Wydaje mi się, że dla niego najbardziej wyczerpującym aspektem tej pracy wcale nie jest aspekt fizyczny. Uwielbia jeździć na rowerze i umie optymalnie zarządzać wkładanym w to wysiłkiem. Uważam, że najgorsze jest dla niego zmęczenie psychiczne, bo gdy akurat nie jeździ, wiecznie ktoś się o niego dopomina: sponsorzy, media, organizatorzy imprez charytatywnych, współpracownicy biznesowi, nawet znajomi. W sumie rzadko bywa w domu, więc wszyscy chętnie by się z nim spotkali, gdy akurat jest na miejscu, a tymczasem niekiedy najbardziej chciałby odrobiny spokoju.

Moim zdaniem to jeden ze specyficznych aspektów zawodowego kolarstwa – nikt nigdy nie zrozumie, jaki to wszystko ma wpływ na człowieka, dopóki nie odczuje tego na własnej skórze. W kolarstwie wspaniałe jest to, że każdy może pojeździć po Alpach albo Dolomitach i doświadczyć odrobiny ekscytacji, która panuje podczas wyścigów, ale dla zdecydowanej większości ludzi rower to sposób na relaks, na spędzanie czasu wolnego w towarzystwie znajomych. Nie trzeba chodzić na zebrania zespołu ani konferencje prasowe, poddawać się kontrolom antydopingowym, znosić długich transferów między etapami, ładować plików z danymi do zespołowej bazy. Nie wystarczy dobrze jeździć na rowerze – żeby być dobrym kolarzem zawodowym, trzeba umieć radzić sobie z wszystkimi tymi dodatkowymi bzdurami. Nikt tego nie lubi, ale to istotny element uprawiania kolarstwa na najwyższym poziomie. Trzeba sobie z tym wszystkim radzić, choć zapewne nikt o tym nie myślał, snując dziecięce marzenia o zostaniu kolarzem.

Pewnego roku podczas wyścigu partnerka któregoś z zawodników powiedziała mi: „Myślałam, że tylko on taki jest”. Ulżyło jej, gdy zobaczyła, że w związku z wyścigiem każdy z nich się zmienia. Tak naprawdę presja dopada wszystkich:

mechaników, masażystów, dziennikarzy, organizatorów. Oczywiście nikt nie cierpi tak bardzo jak zawodnicy, ale konieczność ciągania się przez trzy tygodnie po całej Francji lub Włoszech, życia w ciasnych pomieszczeniach z innymi ludźmi i funkcjonowania, gdy jest się ciągle niedospanym, odbija się na wszystkich. Na Tour de France albo na Giro można natknąć się na jakiegoś znajomego, który jest zazwyczaj bardzo miły, ale podczas takiej imprezy staje się kimś zupełnie innym. Może to być znany od lat reporter, ktoś, kto zwykle podejdzie i się przywita, tymczasem na wielkim tourze ta sama osoba to jeden wielki kłębek nerwów, człowiek nieustająco myślący o pracy i o tym, co jeszcze ma do zrobienia. Witamy w kolarskim świecie.

W szczytowym okresie kariery zawodnik przebywa poza domem przez około 280 dni w roku. Czyste szaleństwo. Gdy jest się młodym, to nawet ekscytujące, ale towarzyszy temu również olbrzymia presja i pewnie dlatego tak niewielu kolarzy cieszy się długą, udaną karierą. W tamtym roku mój mąż miał dla siebie tylko tych 85 dni, rozsianych po całym kalendarzu. W ich trakcie musiał zrobić wszystko to, co dla innych ludzi jest czymś oczywistym: spędzić trochę czasu z partnerem i dziećmi, spotkać się z rodziną i znajomymi. Nie muszę chyba dodawać, że nie chodziło bynajmniej o dni wolne: nadal musiał trenować i robić wszystkie te dodatkowe rzeczy, jak zadania administracyjne czy kontakty z mediami. Nie wiem, czy powinnam tu pisać, że nie było nam łatwo, bo w końcu to wszystko normalne elementy jego pracy i się nie skarżyliśmy – realizował swoje marzenie, ale jednak odcisnęło to na nas jakieś piętno. Chłopakom jest trudno, bo wiecznie dokądś jeżdżą, a chcieliby być w domu, a ich partnerom jest ciężko, bo starają się to wszystko jakoś poukładać, a jednocześnie wychowują dzieci i usiłują nie zaprzepaścić własnych karier

zawodowych. Właśnie dlatego byliśmy przekonani, że nasz dom powinien stać w miejscu, które obojgu nam przypadnie do gustu, w pobliżu rodziny i przyjaciół – mieszkanie w dobrej lokalizacji treningowej czy oferujące korzyści podatkowe nie wchodziło w grę.

Wcześniej żadne z miejsc, gdzie mieszkaliśmy, nie było dla nas domem. Gdy coś się psuło, to dokonywaliśmy naprawy, ale wiedzieliśmy, że nie zostaniemy tam na dłużej. To były tylko miejsca odpowiednie z punktu widzenia rozwoju jego kariery kolarskiej. W sumie zabawne, że w końcu znaleźliśmy sobie miejsce, które przypadło nam obojgu do gustu, i okazuje się, że posiadanie prawdziwego domu z dala od peletonu tylko wydłuża jego karierę. Pewnie innym zawodnikom wyda się to nielogiczne, ale gdybyśmy nadal wynajmowali mieszkanie gdzieś daleko od ludzi, których naprawdę kochamy, sądzę, że dzisiaj nie jeździłby już zawodowo. Wcześniej miałam poczucie, że nasze życie znajduje się na bocznicy. Jego kariera znakomicie się rozwijała, ale wszystko inne czekało na swoją kolej. Nie chcieliśmy ciągać dzieci po świecie, uznaliśmy, że zasługują na to, by chodzić do jednej szkoły, znaleźć przyjaciół, mieć normalne dzieciństwo. No i do tego nie żyjemy już w latach 50., też mam swoje życie. Nie żałuję tego, co robiliśmy za młodu. To było dla nas obojga ekscytujące doświadczenie. Niesamowite, jak wiele udało mu się osiągnąć, ale nie można tak żyć w nieskończoność.

Oprócz nomadycznego trybu życia wielką wadą wiązania się z kimś, kto zarabia na życie, ścigając się na rowerze, są wypadki. Niestety, to nieodłączny element tej pracy. Chciałabym móc napisać coś innego, ale gdy ktoś jest kolarzem, to nieuniknione. Nie lubię patrzeć na takie sceny, więc zwykle nie oglądam wyścigów, gdy zawodnicy jadą akurat w dół. To zbyt stresujące. Obliczam sobie, ile będą potrzebowali, by zjechać

w dolinę albo dotrzeć do podnóża kolejnego podjazdu, po czym zmieniam kanał albo idę robić coś innego. Gdy byłam młodsza, martwiłam się tylko o niego, więc gdy nie startował, mogłam śmiało śledzić cały wyścig. Teraz martwię się o nich wszystkich, więc w ogóle nie oglądam zjazdów. Przez cały czas myślę o wszystkich żonach i dziewczynach, które tak jak ja oglądają to w swoich domach. Gdy go słucham, wiem, że jest ostrożny i wie, co robi. Wiem też, że młodsi zawodnicy chętnie proszą go o rady. Często opowiada mi, kto kompletnie nie radzi sobie na zjazdach, i trzyma się od takich zawodników jak najdalej.

Trzeba przyznać, że ma szczęście. Przez te wszystkie lata nabawił się wielu poważnych, bardzo bolesnych urazów, po których trudno mu było wrócić do pełni sił, ale w porównaniu z innymi chłopakami… Jednocześnie prawdą jest, że są zawodnicy mający etykietkę kolarzy, którym często przytrafiają się wypadki, a tak naprawdę nic poważnego im się nie dzieje. Potrafię wymienić kilku jego znajomych z peletonu, których kamera niemal zawsze łapie w jakichś niebezpiecznych sytuacjach, a potem z nimi rozmawiam i dowiaduję się, że nigdy nie mieli choćby złamanego obojczyka – a przecież akurat tę kość łamią sobie nawet amatorzy.

W telewizji powierzchowne rany, podarte stroje i liczne otarcia od asfaltu wyglądają naprawdę okropnie, ale to tak naprawdę drobiazgi. Gdy wiem, że dojechał do mety, to mam świadomość, że nie jest z nim źle. Czasami widzi się zawodnika z ranami na całych plecach albo na twarzy, co wygląda okropnie, ale gdyby takie same obrażenia miał na nodze, po prostu by je zabandażował i przestał o tym myśleć.

Chyba najbardziej obawiam się wypadku z samochodem, gdy wyjeżdża na trening, ale to sytuacja, która może przydarzyć się każdemu z nas, nie tylko zawodowemu kolarzowi. Nie jestem ekspertką od historii tego sportu, ale wiem, że takie zderzenie

niemal zakończyło karierę Marco Pantaniego. Bradley Wiggins został potrącony przez furgonetkę w tym samym roku, w którym wygrał Tour de France. Ostatnio też coś się wydarzyło, w Hiszpanii kilku chłopaków z jednego zespołu zostało rozjechanych przez tego samego kierowcę. Nie zapominajmy też o biednym Michele Scarponim, który zginął, trenując nieopodal własnego domu. Przy całym tym ryzyku, jakie zawodnicy podejmują podczas wyścigów, aż trudno uwierzyć, że największe niebezpieczeństwo może czyhać na nich na publicznej drodze. To powiedziawszy, jestem niezmiernie wdzięczna, że przez te wszystkie lata spędziliśmy w szpitalach w sumie niewiele czasu.

Jedna z największych różnic, jakie zauważyłam między zawodowymi kolarzami a „cywilami", dotyczy niezwykłego uporu, jaki ci pierwsi przejawiają, jeśli chodzi o pozytywne nastawienie. Gdy upadną, od razu zaczynają myśleć o powrocie do zdrowia. „Ile mi to zajmie? Co mogę zrobić, by wrócić w dobrej formie?". Jestem pewna, że gdzieś w głębi siebie trochę się nad sobą użalają, może nawet dopada ich zwątpienie, ale na zewnątrz okazują jedynie pewność siebie i optymizm. Nie rozumiem, jak mogą się rozbijać, łamać kości, zdzierać sobie skórę, ocierać się o naprawdę poważne urazy, a potem dalej jeździć tak, jak gdyby nic się nie stało. Trzeba być naprawdę szczególnym człowiekiem, może nawet trochę szalonym. On mówi, że przydaje się słaba pamięć, ale sądzę, że zawodnicy po prostu kochają kolarstwo na tyle, że nic nie jest w stanie ich zatrzymać.

Poznaliśmy się, gdy byliśmy jeszcze w szkole. Znałam się odrobinę na kolarstwie, bo mój tata oglądał najważniejsze wyścigi, ale w sumie wiedziałam tyle, co wszyscy inni choć trochę interesujący się sportem. Nie byłam fanką, więc potrafiłam wymienić tylko kilku najbardziej znanych

zawodników. Tak naprawdę uważałam wtedy, że to nudy, bo tacie w trakcie transmisji z Tour de France zdarzało się przysnąć. Dzisiaj, gdy razem oglądamy wyścigi w domu, zdarza się to nawet mojemu mężowi. Cóż, najwyraźniej jazda na rowerze mocno relaksuje, zwłaszcza gdy ogląda się ją z kanapy! Uwielbiam patrzeć na tłumy kibiców, wszystkie te transparenty, wielkie wzory układane na polach przez rolników – to wszystko jest takie staroświeckie, ale zawsze wywołuje u mnie uśmiech na twarzy.

Po raz pierwszy porozmawialiśmy ze sobą po wielu latach chodzenia do tej samej klasy. Poszliśmy dużą grupą znajomych na jakiś mecz. Usiadł koło mnie, a wtedy pomyślałam sobie: „Hej, on może być całkiem interesujący". Nie wydaje mi się, żebyśmy wcześniej o sobie myśleli. Absolutnie nie była to zatem miłość od pierwszego wejrzenia, bo cały czas krążyliśmy gdzieś na swoich orbitach.

Chodziliśmy ze sobą już od kilku miesięcy, gdy wreszcie zrozumiałam, że on ma przed sobą wielką życiową szansę. Wiedziałam, że kocha kolarstwo, nie miałam natomiast pojęcia, na ile jest dobry, przynajmniej dopóki nie zadzwonił do mnie z ważnego wyścigu dla obiecujących amatorów, w którym stanął na podium. Tak naprawdę nie pojmowałam wtedy, co to znaczy – rozumiałam, że dokonał wielkiego wyczynu, ale to wszystko. Nie zdawałam sobie sprawy, że podium w takim wyścigu może oznaczać początek kariery w kolarstwie zawodowym. Powiedziałam mu zatem tylko: „Brawo, świetnie!". Wtedy zajmowałam się głównie swoimi sprawami, miałam sporo zajęć na uniwersytecie, wychodziłam też z założenia, że jego przejście na zawodowstwo jest raczej mało prawdopodobne. Czas jednak mijał, notował coraz więcej dobrych wyników, coraz poważniej podchodził do treningów. W końcu stało się oczywiste, że jest do tego stworzony.

Gdyby nie został zawodowym kolarzem, też byłoby w porządku. Jest bystry, szybko się uczy i lubi to robić. Wiedlibyśmy normalniejsze życie, w którym byłoby mniej lycry, a on z pewnością odnosiłby sukcesy w jakiejś innej dziedzinie. Nawet gdy dzisiaj robi coś dla mediów, przychodzi mu to tak naturalnie – wypowiada się swobodnie i ma ciekawe pomysły. Gdyby tak nie było, toby się nam nie ułożyło. Nigdy nie wytrzymałabym ze stereotypowym sportowcem. Niektórzy zawodnicy są strasznie jednowymiarowi, nie wiem, jak ktokolwiek umie sobie z nimi radzić. Nie czytają, nie oglądają wiadomości, nie interesuje ich nic poza kolarstwem.

On jest inny, a to oznacza, że już cieszy się na myśl o tym, co będzie robił po zakończeniu kariery. Miejmy nadzieję, że ma jeszcze w nogach kilka udanych sezonów, ale kiedy ten etap jego życia wreszcie się zakończy, z entuzjazmem i radością zajmie się czymś innym. Gdyby kolarstwo było wszystkim, na co może liczyć w życiu, nie wiem, jak byśmy sobie z tym poradzili. Takie sytuacje można obserwować co chwila: ludzie kończą kariery i to dla nich olbrzymia strata, jak śmierć kogoś najbliższego. Są dosłownie przerażeni, jak gdyby wpatrywali się mroczną otchłań. On tymczasem wie, że oprócz jazdy na rowerze może robić również inne rzeczy. Jak na zawodowego sportowca jest już w sumie stary, ale ogólnie ciągle jest jeszcze młody. Nieustannie czyta – czasopisma, jedną lub dwie gazety dziennie, ma stertę książek – i wiem, że już nie może się doczekać, by wykorzystać jakoś swój intelekt, gdy skończy przygodę z zawodowym kolarstwem.

Jego przyjaciele ze świata kolarstwa i spoza niego są do niego podobni, co bardzo mnie cieszy, bo możemy rozmawiać w tym gronie o różnych rzeczach. Lubię rowery, ale nie chcę o nich rozmawiać na przyjęciu czy na imprezie. Żony kolarzy są

jeszcze gorsze, bo są tylko żonami kolarzy i niczego więcej sobą nie reprezentują. Nie, dziękuję.

Z tego też się w sumie śmiejemy, bo gdy do mnie dzwoni, to tak naprawdę nigdy nie rozmawiamy o kolarstwie. Część jego kolegów z pokoju hotelowego z tych wszystkich lat telefonowała do domu i nawijała do słuchawki o watach oraz o tym, kto komu wisiał na kole. Z nami nigdy tak nie było. Jeśli chce o tym gadać, niech robi to z kimś innym, bo mnie to nie interesuje. Rozumiem techniczne aspekty tego sportu, ale to nie oznacza, że mnie one bawią. Gdy rozmawiamy już o wyścigu, to chętnie usłyszę o tym, co widział, może mi opowiedzieć o jakimś miejscu, gdzie warto by wrócić na wakacje. Pytam go, czy dobrze się bawił i jak się czuł. Przez większość czasu rozmawiamy jednak o tym, jak minął mi dzień i co działo się w domu, bo w sumie wiadomo, co u niego – 250 kilometrów ostrego ścigania się, czyli to samo co zwykle. Tutaj dzieją się znacznie ciekawsze rzeczy.

Rzadko bywam na jego wyścigach. Gdy byliśmy młodsi, sprawiało mi to większą frajdę, ale i tak wolałam te imprezy, na które miałam bliżej, bo dojazdy na większe odległości zanadto komplikowały całą sprawę. Ponadto gdy się ściga, myślami jest zupełnie gdzie indziej, jakby w innej rzeczywistości, więc i tak cały dzień byłabym sama, ewentualnie z innymi dziewczynami. Zawsze lubiłam mistrzostwa kraju i zawsze na nie jeździłam, byłam też na jego pierwszym wielkim tourze, bo to szczególne wydarzenie. Pojechałam tam z koleżanką, zrobiłyśmy z tego wielkie halo, wjechałyśmy nawet w góry, aby dopingować go na jednym z najważniejszych etapów. Potem spotkałyśmy się z nim w dniu odpoczynku i wróciłyśmy do domu. To było wspaniałe doświadczenie, cudownie jest móc oglądać, jak ukochana osoba wspina się na najwyższy poziom, ale ogólnie to nigdy nie chciałam jeździć za nim po świecie – trochę dlatego, że pewnie

bym się nudziła, a trochę z tego powodu, że byłoby to dla niego wielkie obciążenie. Wiedziałby, że jestem w pobliżu, i czułby się zobowiązany spotykać ze mną w każdej wolnej chwili. Nawet w dniach przeznaczonych na odpoczynek trudno jest znaleźć czas na takie spotkania, bo zawodnicy mają obowiązki medialne i zebrania zespołowe. Gdy jedzie na wyścig, ma wystarczająco dużo na głowie. Nie potrzebuje dodatkowych czynników, które by go rozpraszały. Parę razy byłam na Polach Elizejskich – fajna sprawa. Gdy zaczynał karierę, zespoły wydawały więcej pieniędzy na przyjęcia i kolacje, ale teraz wszystko jest znacznie poważniejsze i team uważnie liczy każdy grosz. Od kilku osób słyszałam, że w niektórych ekipach zawodnikom nalicza się koszty odwiedzin ich partnerek.

Tak czy siak, gdy jedzie na jakiś prestiżowy wyścig, mogę go sobie obejrzeć w telewizji i nie muszę wszystkiego rzucać, by pędzić za nim na drugi koniec świata. Liczę, że to dobre również dla niego, bo dzięki temu łatwiej jest mu stąpać twardo po ziemi i pamiętać, że życie nie kończy się na kolarstwie zawodowym. Ja też mam swoje życie. Nie chcę wypaść na taką, co się o niego nie troszczy albo go bagatelizuje – podziwiam wszystko, czego dokonał, i bardzo się cieszę, że realizuje marzenia i osiąga tak wielkie rzeczy, ale koniec końców jestem jego żoną, a nie fanką.

ZAKOŃCZENIE KARIERY

Może zabrzmi to nielogicznie, ale dzisiaj pod względem fizycznym znoszę wielki tour łatwiej niż wtedy, gdy byłem młody. Wszystko dlatego, że obecnie nie pracuję już na indywidualny wynik w klasyfikacji generalnej. Gdy ktoś próbuje wygrać wielką imprezę albo załapać się do pierwszej piątki czy dziesiątki, nie może ani na chwilę odpuścić, musi dać z siebie absolutnie wszystko bez względu na okoliczności. Gdy odgrywa się rolę pomocnika dla kogoś innego, sprawy mają się zupełnie inaczej. Nadal mam do wykonania określone zadania, ale gdy pretendenci do triumfu w generalce na ostatnich kilometrach ostatniego podjazdu zaczynają wymieniać ciosy, nie muszę walczyć o utrzymanie się razem z nimi. Dawniej tak robiłem, teraz jednak mogę zostać w tyle i dojechać do mety we własnym tempie, gdzieś między liderami a *gruppetto*. Czasem widuje się kogoś, kto walczy z całych sił o 25. miejsce na danym etapie, ale mnie takie rzeczy nie interesują. Kiedyś jeździłem w ścisłej czołówce, więc dzisiaj nie znajduję satysfakcji w sprincie o to, czy zakończę etap na 29. czy 30. pozycji.

Na podstawie danych treningowych oraz wartości zbieranych przez mój zespół jestem pewien, że w wielkim tourze nadal mógłbym się ścigać o miejsce w pierwszej piętnastce lub pierwszej dwudziestce, ale coś takiego mnie nie kręci. Wolę pracować jako członek zespołu na rzecz większego celu, dzielić się moim doświadczeniem z młodszymi kolegami. Jeśli chodzi o przybywające lata, to zauważam tylko, że gdy coś pójdzie nie tak, potrzebuję więcej czasu na powrót do zdrowia. Jeśli ktoś chce mieć długą i udaną karierę, musi naprawdę o siebie dbać. Kilka lat temu złapałem poważny uraz, którego wyleczenie

trwało całe wieki, ale w końcu się z tym uporałem i teraz czuję się nawet lepiej niż kiedyś. Trochę się obawiałem, że te objawy już mi zostaną, że będę niczym obolały starzec, któremu wszystko dokucza, ale odkąd problemy udało się rozwiązać, znów czuję się młody. Gdy bawię się z dziećmi, bolą mnie kolana, ale nie wiem, czy to od roweru – nie mam pojęcia, jak czują się inni ojcowie po trzydziestce. Może im też coś jest.

Starsi zawodnicy, oczywiście ci z właściwym podejściem, są dla zespołu bardzo wartościowi, ponieważ umieją skupić się na powierzonych im zadaniach. Dzisiaj chcę pomagać liderowi i przekazywać wiedzę młodszym zawodnikom, mam już za sobą okres marzeń o własnych zwycięstwach. Nadal jestem wystarczająco dobry, by wygrać jakiś mniejszy wyścig, ale po wszystkim, co osiągnąłem w trakcie kariery, już mnie to nie interesuje. Chcę jeździć w najbardziej prestiżowych wyścigach, a jeśli spojrzeć na zwycięzców etapów z Giro czy Tour de France, są to zawsze kolarze należący do ścisłej czołówki. Wydaje się, że dni szalonych ucieczek i zwycięstw ryzykantów już dawno minęły, a przynajmniej zdarza się to znacznie rzadziej niż kiedyś. Wśród młodszych zawodników zespołu obserwuję większe ego i większe oczekiwania niż dawniej, szefowie muszą stawiać im ambitniejsze cele, bo inaczej zachodzi ryzyko, że w najważniejszym momencie przestaną realizować przygotowany wcześniej plan. W ekipie kolarskiej nie ma miejsca na myślenie o sobie, gdy wszyscy walczą o jakiś duży sukces, na przykład zwycięstwo w wielkim tourze czy klasyku. Na podium staje tylko jeden facet, ale wsadza go tam cały zespół.

Fajnie jest móc się cieszyć tą przygodą, póki jeszcze trwa. Chciałbym pościgać się jeszcze kilka lat, ale nigdy nic nie wiadomo. Wystarczy jedna poważna kontuzja i będzie po wszystkim, dlatego zawsze staram się chłonąć całość tego

doświadczenia i delektować się chwilą. Wielu młodych zawodników się dołuje, gdy nie wszystko układa się po ich myśli, ale powtarzam im wtedy: „Głowa do góry, nie pozwól, żeby upadek albo katar odebrały ci radość z tego, co robisz. Przecież o tym właśnie marzyłeś”. Jeśli chcą się tym zajmować przez dziesięć albo 15 lat, muszą myśleć pozytywnie – także wtedy, gdy akurat jest do bani. Jeżeli ktoś czuje przygnębienie, bo po prostu złapał przeziębienie, to czeka go trudna kariera, kolarz bowiem przeziębia się kilka razy na sezon. Gdy ktoś się wścieka, ponieważ nie udało mu się ukończyć wyścigu, mówię mu, żeby następnym razem lepiej się przygotował. Trzeba patrzeć w przyszłość, nie ma sensu rozwodzić się nad tym, co było.

Bawi mnie każdy kolejny zawodnik, który kończy karierę i natychmiast zaczyna opowiadać, że jazda na rowerze znowu sprawia mu przyjemność i już nie musi używać miernika mocy. Co oni wygadują? Naprawdę chcą nam powiedzieć, że gdy byli zawodowcami, nie czerpali radości z kolarstwa? Dla mnie to strasznie przygnębiająca wizja, bo zawodowiec w zasadzie nic innego nie robi, tylko jeździ. Jeśli ktoś nie lubi miernika mocy, niech go nie używa. Znam mnóstwo zawodników, którzy trenują na czuja, ruszają do sprintu wtedy, gdy mają na to ochotę, wstają na pedały, gdy czują się mocni, albo ścigają się ze znajomymi do najbliższego znaku. Nikt nikogo nie zmusza do trenowania z miernikiem mocy, po prostu niektórym tak jest łatwiej. Nie istnieje przepis zmuszający nas do wgapiania się przez cały dzień w mały ekranik. Najważniejsze, żeby na obóz treningowy albo na wyścig przyjechać w znakomitej formie.

Ogólnie rzecz ujmując, rower pomaga zachować młodość. Namówiłem do jazdy na rowerze moich dawnych kumpli ze szkoły, więc czasami robimy coś razem w weekend albo wieczorem po pracy idziemy pojeździć na rowerach górskich.

Uwielbiają to, bo to jak zabawa z lat dziecięcych. Mnie osobiście pomaga fakt, że przestałem rozmyślać, kiedy konkretnie zakończę karierę. Dawniej się nad tym zastanawiałem, ale już tego nie robię – staram się po prostu tym wszystkim cieszyć. W zespole mają podobne podejście. Pewnie za jakiś czas moje nogi nie będą im już potrzebne, ale mój mózg jak najbardziej może im się przydać. Może mógłbym trenować młodych zawodników, organizować obozy treningowe, a może zajmę się relacjami biznesowymi, bo lubię rozmawiać z ludźmi, a inni lubią mnie (tak mi się przynajmniej wydaje). Byłoby wspaniale, gdybym dostał wolną rękę w zakresie organizowania fajnych obozów treningowych, nie takich w gównianym hotelu w Hiszpanii, ale w jakimś szczególnym miejscu, gdzie można robić coś więcej niż tylko jeździć, jeść i spać – może gdzieś, gdzie dałoby się wygospodarować trochę czasu na przykład na rowery górskie. W ten sposób trenuje się równie ciężko, a przy okazji można się trochę rozerwać, przynajmniej dla mnie to spora frajda. Im dokładniej się temu przyglądam, tym częściej dochodzę do wniosku, że najlepiej nadawałbym się do pracy organizacyjnej w zespole. Uwielbiam taktyczne aspekty wyścigu, ale nie wiem, czy chciałbym być dyrektorem i podczas wielkiego touru codziennie spędzać po siedem godzin w samochodzie zespołowym.

Chyba największym moim marzeniem byłoby mieć własny zespół, na początek rzecz jasna mały. Żeby to jednak stało się możliwe, muszę się jeszcze sporo nauczyć. Po tylu latach nieco się już w tym wszystkim orientuję, ale nie wiem, jak to wszystko wygląda w szczegółach. To trochę tak, jak gdybym przez dziesięć lat był kelnerem w restauracji polecanej przez Michelina – znałbym wiele aspektów prowadzenia takiego lokalu, ale nie zostałbym wskutek tego szefem kuchni. Muszę

dokładnie przyjrzeć się wszystkiemu od kuchni i zobaczyć się, jak to działa.

Gdy ciągle jeszcze się jeździ, trudno jest patrzeć na zespół oczami kierownictwa. Mam świadomość, że narzekamy na różne rzeczy, które szefostwu pewnie wydają się niemądre, wiem również, że czasem zachowujemy się tak, jakbyśmy w ogóle nie mieli mózgów. Stosunkowo często zdarza się, że jeden z chłopaków zamieści w mediach społecznościowych zdjęcie wkurzające sponsora, bo nie zgadza się marka okularów przeciwsłonecznych albo na koszulce zawodnika zabrakło logo firmy, która zapłaciła za to duże pieniądze. Tak działa ten sport, ale my po prostu zapominamy o tego typu sprawach, bo dla nas nie są najważniejsze. Kiedyś myślałem, że ci ludzie to po prostu dupki i czepiają się nas bez powodu, ale z wiekiem zrozumiałem, dlaczego to takie istotne. Pewnego razu musiałem wysłuchać gniewnego wykładu kierownika mojego zespołu, bo na Instagramie znalazło się moje zdjęcie, jak jeżdżę na rowerze górskim – niestety, nie w stroju zespołowym. Nie rozumiałem, o co cały ten raban, bo mój sprzęt na fotce pochodził od tego samego sponsora, tyle że należał do jego linii produktów MTB. Wytknąłem to mojemu szefowi, który się wściekł: „Oczywiście, że oni są zadowoleni, w końcu reklamujesz całą ich ofertę. A co z pozostałymi sponsorami? Oni też chcą widzieć na tobie swoje logotypy”. Miał rację, bez dwóch zdań. Mnie jako kolarzowi nie wydaje się to istotne, ale też bym się wkurzył, gdybym wystawił zespołowi sowity czek, a potem stwierdził, że jeden z zawodników ekipy pokazuje się setkom tysięcy obserwujących bez logotypów mojej firmy.

Bardzo lubiłem mój pierwszy zespół, bo był mały i zawsze pracowałem z tym samym dyrektorem sportowym. W moim obecnym teamie niektórych dyrektorów widuję raz do roku. Sam chciałbym zbudować coś małego od podstaw i zobaczyć,

jak to się rozwinie. Mój pierwszy dyrektor sportowy na przykład nigdy nie musiał do nas dzwonić i pytać, jak się czujemy – po prostu to wiedział, bo cały czas był z nami. W ten sposób łatwiej zarządza się zespołem, tyle że ma to oczywiście swoje granice.

W dużym zespole dyrektor sportowy zajmuje się zupełnie innymi sprawami, takimi jak taktyka i logistyka, podział zadań, kto na którym podjeździe ogarnia bidony. Nie zajmuje się dietą, bo od tego są dietetycy, nie dopytuje o treningi, bo wszyscy zawodnicy mają swoich trenerów. Nieustannie pisze jakieś raporty. Organizacja jest już tak duża, że papierkologia jest dosłownie wszędzie. Niektóre zespoły utrzymują również składy rozwojowe i składy kobiece, a to daje ponad 60 zawodników. Jeśli dodać do tego innych pracowników, wyjdzie bardzo duża grupa. W małym zespole połowa tych obowiązków spada na dyrektora sportowego, to on dogląda wszystkich aspektów codziennego funkcjonowania zawodników. Mój pierwszy dyrektor sportowy nigdy nie napisał ani jednego raportu, bo nie byłoby komu ich czytać.

Mój zespół zatrudniałby od 12 do 16 zawodników, pewnie mielibyśmy tylko jeden program, ja byłbym kierownikiem, oprócz mnie działałby jeszcze jeden dyrektor sportowy. Po głowie chodzi mi coś na kształt grupy Hagens Berman Axeon prowadzonej przez Axla Merckxa. Im robię się starszy, tym częściej rozmyślam nad przyszłością kolarstwa, ponieważ uważam, że zajdą w nim istotne zmiany. Przyznaję, że nagły wzrost popularności tej dyscypliny był dla mnie zaskoczeniem, ale ostatnio dużym wzięciem cieszy się też kolarstwo szutrowe – może niektóre zespoły mogłyby się tam zainstalować i rozwijać? Wejście na szczyt kolarstwa szosowego byłoby bardzo trudne; żeby choćby zbliżyć się do najbardziej prestiżowych wyścigów, potrzeba dzisiaj dużo szczęścia

i jeszcze więcej pieniędzy. Nawet taki Circus-Wanty Gobert, mały belgijski zespół, który w 2017 roku zadebiutował w Tour de France dzięki dzikiej karcie, ma roczny budżet w wysokości czterech milionów euro. W dzisiejszych realiach zawodowego sportu to niedużo, ale też takiej kwoty nie da się zorganizować samemu albo wysupłać z własnej kieszeni.

Trzeba przekonać sponsorów, żeby ci zaufali i zainwestowali większe pieniądze, a w kolarstwie wcale nie jest to łatwe – z pewnością potwierdzą to doświadczeni szefowie utytułowanych teamów, którym nie spinają się budżety. Uważam natomiast, że wiele zespołów koszmarnie radzi sobie z komercjalizacją własnych marek i przyciąganiem nowych inwestycji. Większość z nich idzie utartą ścieżką, szukają bogatych przedsiębiorców, o których wiadomo, że kochają kolarstwo i byliby gotowi zainwestować własny majątek w ramach hobby albo w imię próżności. Niewiele teamów aktywnie działa na rynku, a zdecydowana większość nie radzi sobie z mediami społecznościowymi. Chcą nowych pieniędzy, ale podejmują staroświeckie działania i nie chcą się zmieniać. Niektórzy zawodnicy wynajdują naprawdę innowacyjne sposoby samodzielnego dorabiania dzięki publicznym eventom, własnym liniom produktów czy limitowanym edycjom produktów ich indywidualnych sponsorów, takich jak Oakley. Znam zawodników, którzy na własnych stronach internetowych sprzedają więcej koszulek i podobnych rzeczy, niż udaje się to całemu ich zespołowi, bo na oficjalnej stronie ekipy znajduje się tradycyjny sklep internetowy, a w jego ofercie są tylko stroje rowerowe i kilka bidonów. Niektóre zespoły nie mają nawet tego. Nie zadają sobie trudu promowania strojów na nowy sezon, w ogóle nie podejmują sensownych działań na rzecz reklamowania sponsorów. Moim zdaniem więcej dobrego dla firm rowerowych robią media niż

same zespoły. Wielu kierowników ekip skupia się tylko na tym, żeby ogarnąć kontrakty, zapewnić wszystkie potrzebne rowery, stroje i pozostały sprzęt, żeby potem nie musieć się tym już przejmować. Przedstawiciele starej szkoły będą opowiadać, że najlepszą promocją jest wygrywanie wyścigów, ale tak naprawdę sponsorów można promować również na wiele innych sposobów – uważam, że gdyby zespoły były na tym polu bardziej aktywne i innowacyjne, miałyby mniej problemów. W nadchodzącym roku lub dwóch zamierzam uważnie przyglądać się, jak to się robi w moim zespole, bo pod względem innowacyjności i przemyślanego planowania finansów należy on do ścisłej czołówki, a wydaje mi się, że wiele osób zakładających nowe zespoły kolarskie tak naprawdę nie rozumie, jak bardzo stresujące potrafią być komercyjne aspekty tej działalności.

Jeśli chodzi o finanse, miałem szczęście do dobrych rad w tym zakresie. Stosunkowo wcześnie utworzyłem fundusz, z którego po zakończeniu kariery będę sobie wypłacał całkiem przyzwoitą pensję. Tych pieniędzy powinno wystarczyć mniej więcej na dziesięć lat, a to wystarczająco dużo, żeby odnaleźć się w nowej rzeczywistości i stwierdzić, czym chcę się zajmować. Cóż, uważam, że to po prostu rozsądne; powinienem zagwarantować przyszłość sobie i mojej rodzinie w okresie bezpośrednio po zakończeniu kariery. Nie zamierzam wydawać wielkich sum na modne ciuchy, nie zobaczycie mnie też w ferrari. Część chłopaków z peletonu po zakończeniu przygody z zawodowym kolarstwem znakomicie radzi sobie w świecie, a to napawa mnie optymizmem. Weźmy na przykład takiego Christiana Meiera, który jeździł kiedyś w zespole Orica-GreenEdge. Gdy jeszcze startował, mieszkał w Gironie i potem postanowił tam zostać. Założył kilka luksusowych kawiarni, które szybko wyrobiły sobie renomę jednych z najlepszych

w Europie. Takie historie przypominają mi, że chcąc odnosić sukcesy na nowej ścieżce kariery, nie muszę wynajdować koła na nowo – potrzebuję jedynie pomysłu, do którego wezmę się z pasją.

Muszę znaleźć sobie coś, co kocham, dla czego będę co rano wstawał z łóżka, co będzie wymagało takiej samej energii i motywacji, jak codzienne treningi i wyścigi. To fundament szczęśliwego życia po zakończeniu kariery sportowej. W przeciwnym razie kolarstwo pozostawi po sobie olbrzymią pustkę. Niektórzy zaczynają pić, inni się rozwodzą. Podejrzewam, że to olbrzymia zmiana dla każdego małżeństwa, bo oboje byli dotąd przyzwyczajeni do życia osobno i pewnego życiowego rytmu, a tu nagle facet przez cały czas siedzi w domu i nie ma nic do roboty.

Dla większości partnerek już pewnie samo to jest wkurzające, zwłaszcza jeśli same co rano wstają i wychodzą do pracy. Zawodnikowi bardzo trudno jest sobie wyobrazić, że z chwilą, w której odstawi rower, jego pozycja w świecie całkowicie się zmieni. Przestanie być centrum wszechświata, nie będzie już mógł oczekiwać, że rodzina i przyjaciele we wszystkim będą się do niego dostosowywać. Dlatego warto wrócić na zaoczne studia, podjąć współpracę z mediami, otoczyć się ludźmi mającymi własne zmartwienia – ludźmi spoza bańki, w której funkcjonował dotychczas zawodowy kolarz. Dziennikarze, z którymi zawodnik będzie współpracował, studenci, z którymi będzie się uczył, będą wiedzieli, kim jest, ale za bardzo ich to nie obejdzie. No i będą mieli kompletnie gdzieś, że jest wypompowany po męczącym treningu.

Wydaje mi się, że w porównaniu z wieloma innymi zawodowymi sportowcami nie można mnie nazwać egocentrykiem, choć przyznaję, że w coraz większym stopniu dociera do mnie, że jak na standardy prawdziwego świata

jestem chyba odrobinę zbyt egoistyczny. Mam też przekonanie, że początkowo wszystko będzie dla mnie nowe i trudne, bo to przecież niemożliwe, żeby ludzie byli dla siebie tak mili i uprzejmi, jak wtedy, gdy mnie rozpoznają. W pobliżu mojego dawnego domu znajduje się ryneczek, na którym kiedyś w drodze powrotnej z treningu zatrzymywałem się niemal codziennie, bo mieli tam świetny wybór ryb i owoców morza oraz najświeższe warzywa. Nieustannie powtarzałem mojej żonie, jacy wszyscy są mili. Pewnego razu poszła tam sama, ale wróciła w kiepskim nastroju. „Wydaje ci się, że są mili? To banda chamskich palantów!" Okazuje się, że zachowywali się wobec niej nieuprzejmie, bo nie była miejscowa. Usłyszeli jej akcent i zaczęli udawać, że jej nie zauważają, obsłużyli przed nią wszystkich innych. Do mnie zawsze się uśmiechali i byli pomocni, ale działo się tak dlatego, że widzieli mnie w telewizji. Będę się musiał przyzwyczaić do czekania w kolejce jak każdy inny klient.

Jeśli ludzie z najbliższego otoczenia nie pomagają zawodnikowi twardo stąpać po ziemi, to pewnie woda sodowa szybko uderza mu do głowy. Powiadają, że Mario Cipollini nigdy nie zabierał portfela do restauracji, bo był pewien, że ktoś zawsze postawi mu obiad. Ludzie czuli się zaszczyceni, że mogli usiąść obok niego, i facet doskonale o tym wiedział. Na wyścigach i obozach treningowych oczekiwał własnego, świeżego słoika dżemu, więc co rano któryś z masażystów go przed nim stawiał, żeby Cipo mógł usłyszeć to satysfakcjonujące kliknięcie wieczka. Kolejnym zawodnikiem ze specjalnymi wymaganiami śniadaniowymi był Cancellara. Chyba bardzo lubił papaje, bo ktoś co rano specjalnie je dla niego przygotowywał i nikomu innemu nie wolno było ich jeść. Krążą słuchy, że wiedzieli o tym wszyscy oprócz Bauke Mollemy, który właśnie dołączył do zespołu Trek. Znam go z peletonu, to

przemiły, bardzo wyluzowany facet, więc może dlatego mu nie zaświtało, że piękny talerz z owocami ma status VIP. Zjadł je i zapewne był zachwycony, że znalazł w bufecie śniadaniowym coś tak pysznego. Reszta zespołu patrzyła na to w przerażeniu i zachodziła w głowę, jak zareaguje Cancellara, gdy zobaczy, że nie ma połowy jego cennych papai. Gdy jest się liderem zespołu, co roku wygrywa się monumenty albo po kilka etapów w Giro d'Italia, można sobie pozwolić na takie wymagania, ale w normalnym świecie takie zachowanie robi z ciebie dupka.

Czasami na myśl o końcu kariery ogarnia mnie przerażenie, ale to nie dlatego ciągle jeszcze się ścigam. Gdy wybiegam myślami w przyszłość, wizja odejścia ze świata kolarstwa niespecjalnie mnie cieszy, ale ścigam się dlatego, że to kocham i chcę to robić tylko pod warunkiem, że jeżdżę na wysokim poziomie – że jestem przydatny zespołowi. Gdy nadejdzie moment, by zejść ze sceny, przyznam to jako pierwszy. Chętnie znalazłbym sponsora, który finansowałby moje podróże po świecie i starty w takich wyścigach jak Leadville 100 czy Cape Epic w RPA, chciałbym spróbować też wyścigów MTB, póki jeszcze utrzymuję wysoki poziom sportowy. Pewnie nie da się w to bawić przez dziesięć lat po zakończeniu kariery, ale sądzę, że przez rok albo dwa mogłoby być fajnie. To wszystko oczywiście przy założeniu, że mojemu agentowi i mnie uda się znaleźć kilka firm, które będą gotowe to sfinansować. Sam nie mogę sobie niestety pozwolić na uszczuplenie oszczędności o 80 tysięcy euro, bo w domu mam żonę i dzieci.

W dłuższej perspektywie chciałbym trochę zwolnić, ale pragnę też utrzymać jako taką formę, żeby co jakiś czas umówić się na ustawkę z jakimś zawodowcem i utrzymać się za nim przez kilka godzin. Umiejętności się nie traci, więc nawet gdy będę w trochę gorszej dyspozycji, powinienem bez większych trudności dać radę uczepić się koła komuś, kto wyjechał

potrenować. Takich byłych sportowców nie brakuje. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że są grubi, ale na podjazdach i tak zostawiają w tyle większość amatorów, bo lepiej znają swoje ciało i lepiej rozkładają siły. Zamierzam jeździć dalej, ale na pewno nie przez sześć godzin dziennie, bo potem byłbym niczym zombie. Jeśli rano uda mi się pojeździć kilka godzin, a potem wrócić na kanapę, rozpalić zimą w kominku i wypić piwo, to będę absolutnie szczęśliwy. Świetną sprawą są również dłuższe wycieczki rowerowe, nie mogę się doczekać dni, gdy będę mógł pojeździć z moimi dziećmi jak normalny tata. Ale ma się to jednak nijak do udziału w Tour de France. To wszystko będzie na mnie czekać po zakończeniu kariery, ale potem już nigdy nie będę miał możliwości pojechać w wielkim tourze. Jeśli ma się szansę na tego typu start, nie można z niej nie skorzystać.

* W 2019 roku ekipa zmieniła sponsora i nazwę na Team Ineos (przyp. red.).

The Secret Cyclist

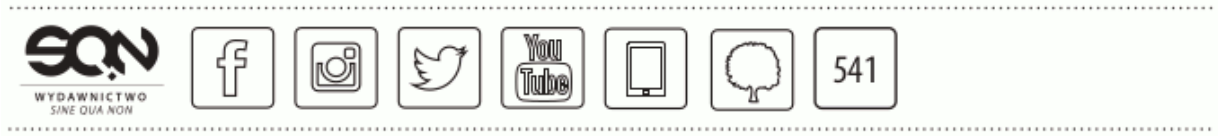
Copyright © The Secret Cyclist 2019
Copyright © for the Polish edition by Wydawnictwo SQN 2021
Copyright © for the Polish translation Bartosz Sałbut 2021

Redakcja i korekta – Grzegorz Krzymianowski
Korekta – Maciej Cierniewski
Opracowanie typograficzne i skład – Joanna Pelc m
Projekt okładki – Paweł Szczepanik / BookOne.pl
Fotografia na I stronie okładki – Paul Spurling

All rights reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana
elektronicznie lub magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu
bez pisemnej zgody wydawcy.

Drogi Czytelniku,
niniejsza książka jest owocem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego i grafików. Prosimy, abyś uszanował ich zaangażowanie, wysiłek i czas. Nie udostępniaj jej innym, również w postaci e-booka, a cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści. Podawaj źródło ich pochodzenia oraz, w wypadku książek obcych, także nazwisko tłumacza.
Dziękujemy!
Ekipa Wydawnictwa SQN

Wydanie I, Kraków 2021
ISBN EPUB: 9788382102482
ISBN MOBI: 9788382102475



Wydawnictwo SQN pragnie podziękować wszystkim, którzy wnieśli swój czas, energię i zaangażowanie w przygotowanie niniejszej książki:
Produkcja: Kamil Misiek, Joanna Pelc, Joanna Mika, Dagmara Kolasa, Grzegorz Krzymianowski
Design i grafika: Paweł Szczepanik, Marcin Karaś, Agnieszka Jednaka
Promocja: Piotr Stokłosa, Aldona Liszka, Szymon Gagatek, Łukasz Szreniawa, Aleksandra Parzyszek, Karolina Prewysz-Kwinto
Sprzedaż: Tomasz Nowiński, Patrycja Talaga

E-commerce: Tomasz Wójcik, Szymon Hagno, Marta Tabiś, Paweł Kasprowicz
Administracja: Klaudia Sater, Monika Kuzko
finanse: Karolina Żak, Honorata Nicpoń
Zarząd: Przemysław Romański, Łukasz Kuśnierz, Michał Rędziak

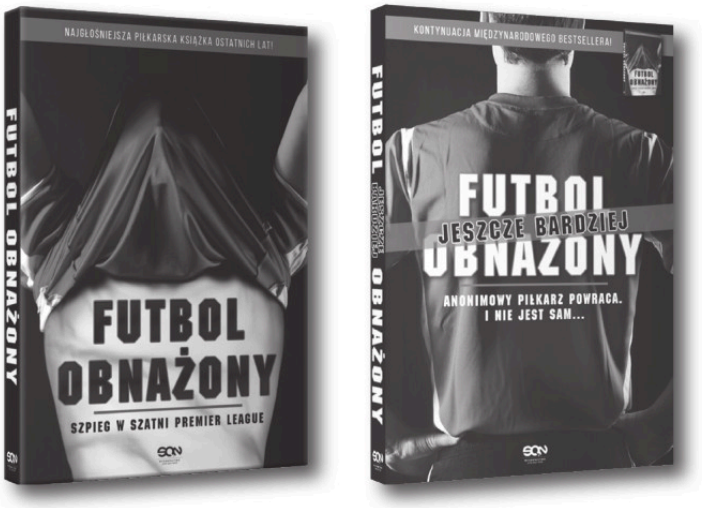
www.wsqn.pl
www.sqnstore.pl
www.labotiga.pl

Spis treści

Okładka
Strona tytułowa
Wprowadzenie
Początki
Dawniej i teraz
Sezon
Zespół
Sprzęt
Kontrakty i agenci
Giro d’Italia 2018
Tour de France 2018
Wypadki
Cuda mechaniczne
Seksizm
Z punktu widzenia kibica
Niepokorni zawodnicy
Team Sky
Media
Doping
UCI
Małżeństwo z zawodowym kolarzem
Zakończenie kariery
Strona redakcyjna

NAPRAWDĘ WYDAWAŁO CI SIĘ, ŻE COŚ WIESZ O PIŁCE?

Wejdź w sam środek świata wielkiej piłki – wzajemnie
nienawidzących się partnerów z drużyny, bezwzględnych menedżerów,
chciwych agentów, agresywnych fanów i kobiet, dla których wakacje
w Dubaju są ważniejsze od twojej wierności… Musiał pozostać anonimowy.
Aby móc zdradzić Ci wszystko.



NAJGŁOŚNIEJSZA PIŁKARSKA KSIĄŻKA OSTATNICH LAT!

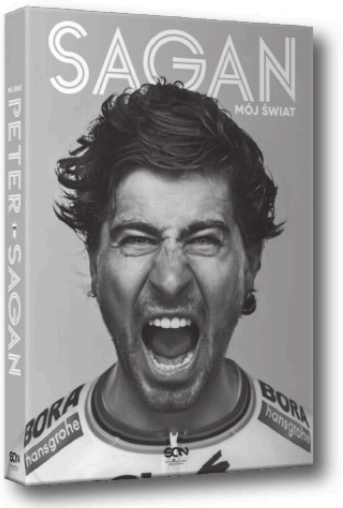
Szukaj w dobrych księgarniach

SQN
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl
www.sqnstore.pl
www.labotiga.pl

WITAJ W ŚWIECIE JEDNEGO Z NAJLEPSZYCH KOLARZY W HISTORII!

Sekrety największych wyścigów.
Cała prawda o tym, co dzieje się w peletonie. Okoliczności zwycięstw w mistrzostwach świata UCI, historia wieloletniej rywalizacji z Michałem Kwiatkowskim oraz szczegóły kontrowersyjnej dyskwalifikacji podczas Tour de France 2017.



SMAKOWITY KĄSEK DLA WSZYSTKICH FANÓW KOLARSTWA I SAMEGO SAGANA

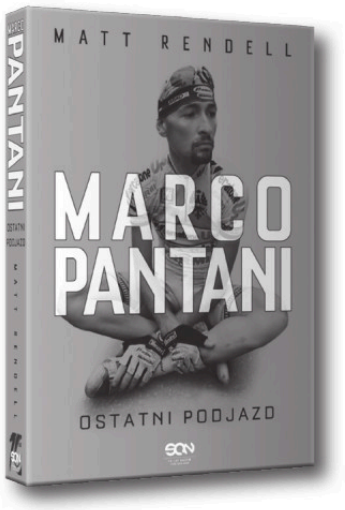
Szukaj w dobrych księgarniach

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl
www.sqnstore.pl
www.labotiga.pl

LEGENDA KOLARSTWA, KTÓRĄ STAŁ SIĘ JESZCZE ZA ŻYCIA

Oto historia Marco Pantaniego – zawodnika, którego występy były w Italii ważniejsze niż polityka zagraniczna. Filigranowego mężczyzny miażdżącego rywali na najtrudniejszych górskich podjazdach, lecz poza szosą człowieka kompletnie zagubionego i szukającego ucieczki w kokainie.
Bohatera narodowego, który poza granicami ojczyzny wciąż wywołuje dyskusje. Sportowca, z którego śmiercią kibice nie mogą się pogodzić do dziś.



CZY TO MOŻLIWE, ŻE JEGO KARIERA BYŁA JEDNYM GIGANTYCZNYM OSZUSTWEM?

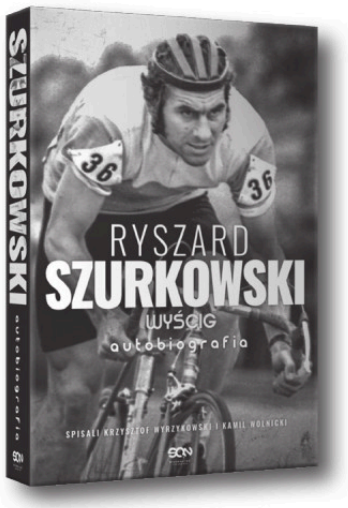
Szukaj w dobrych księgarniach

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl
www.sqnstore.pl
www.labotiga.pl

WYGRYWAŁ WIELE WAŻNYCH WYŚCIGÓW

Ryszard Szurkowski był jednym z największych sportowców PRL-u. Setki tysięcy Polaków stawały na trasie Wyścigu Pokoju, by zobaczyć mistrza. Tłumy gromadziły się przed telewizorami, by oglądać jego triumfy, a rywalizacja ze Stanisławem Szozdą i innymi kolarzami rozpalała umysły młodych chłopców, do późna grających w kapsle na każdym podwórku.



TEN NAJWAŻNIEJSZY ROZPOCZĄŁ SIĘ WŁAŚNIE TERAZ

Szukaj w dobrych księgarniach

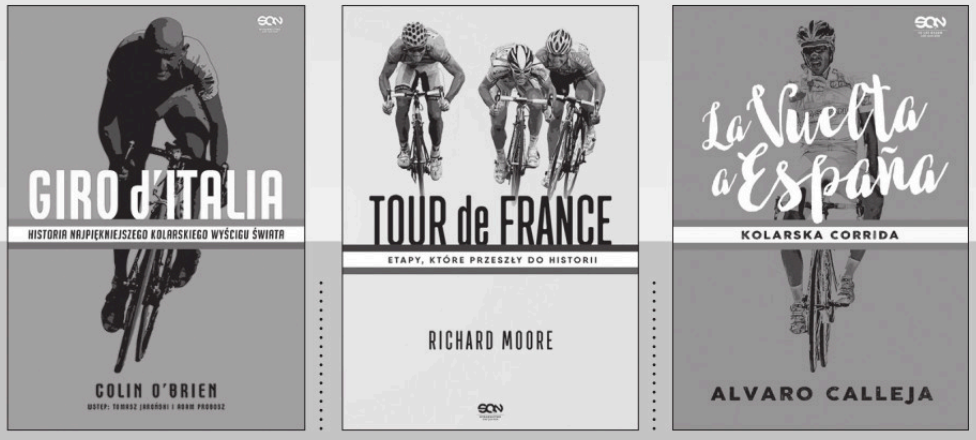
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl
www.sqnstore.pl
www.labotiga.pl

Drodzy Czytelnicy,

dziękujemy za zakup naszej książki.
Jesteście czytelnikami *sine qua non*, warunkiem koniecznym
istnienia dobrych książek, a Wydawnictwo SQN istnieje
dzięki ludziom takim jak Wy. Mamy nadzieję,
że wkrótce spotkamy się ponownie!

Ekipa Wydawnictwa SQN



WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

SQNSTORE.PL labotiga.pl